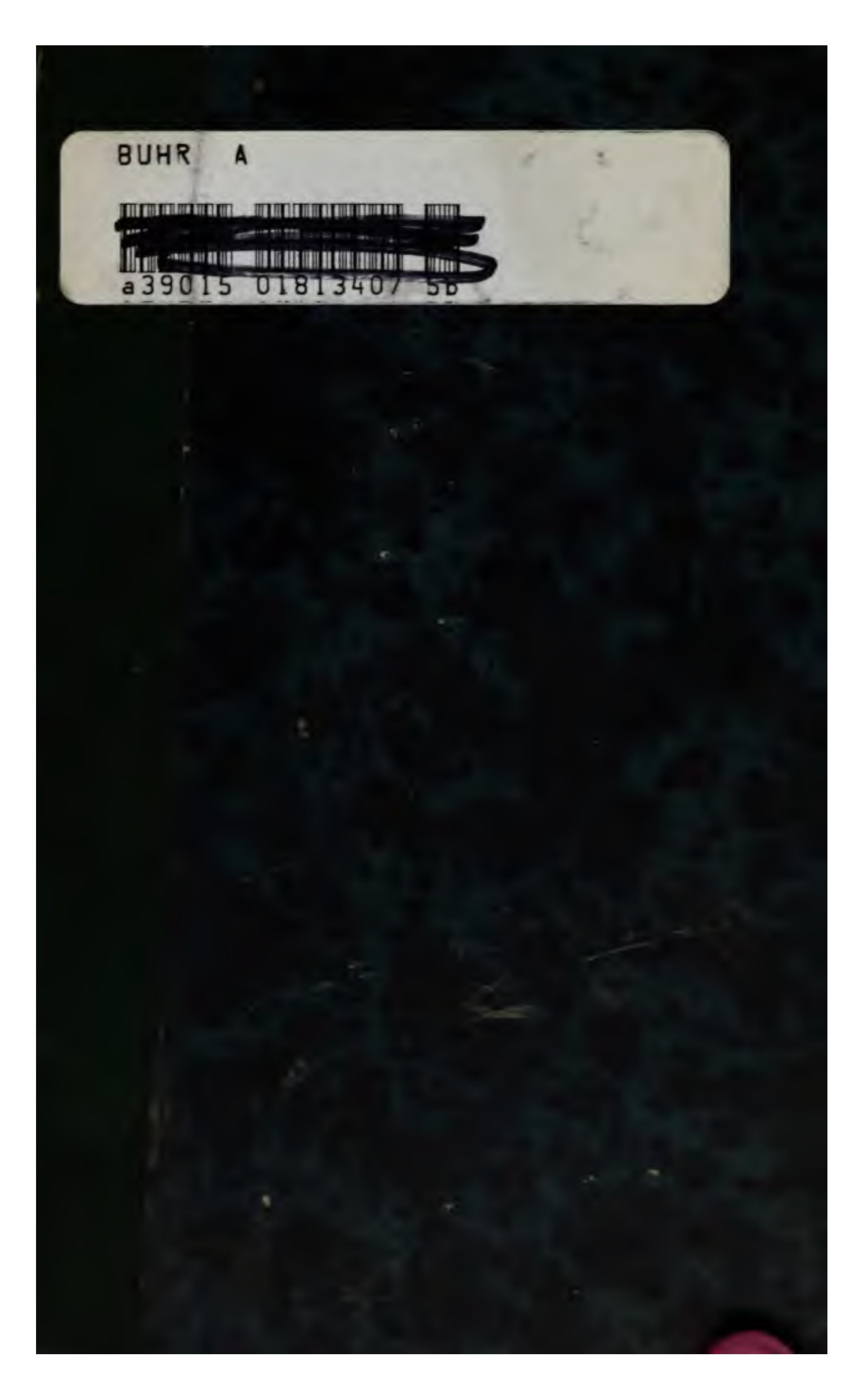
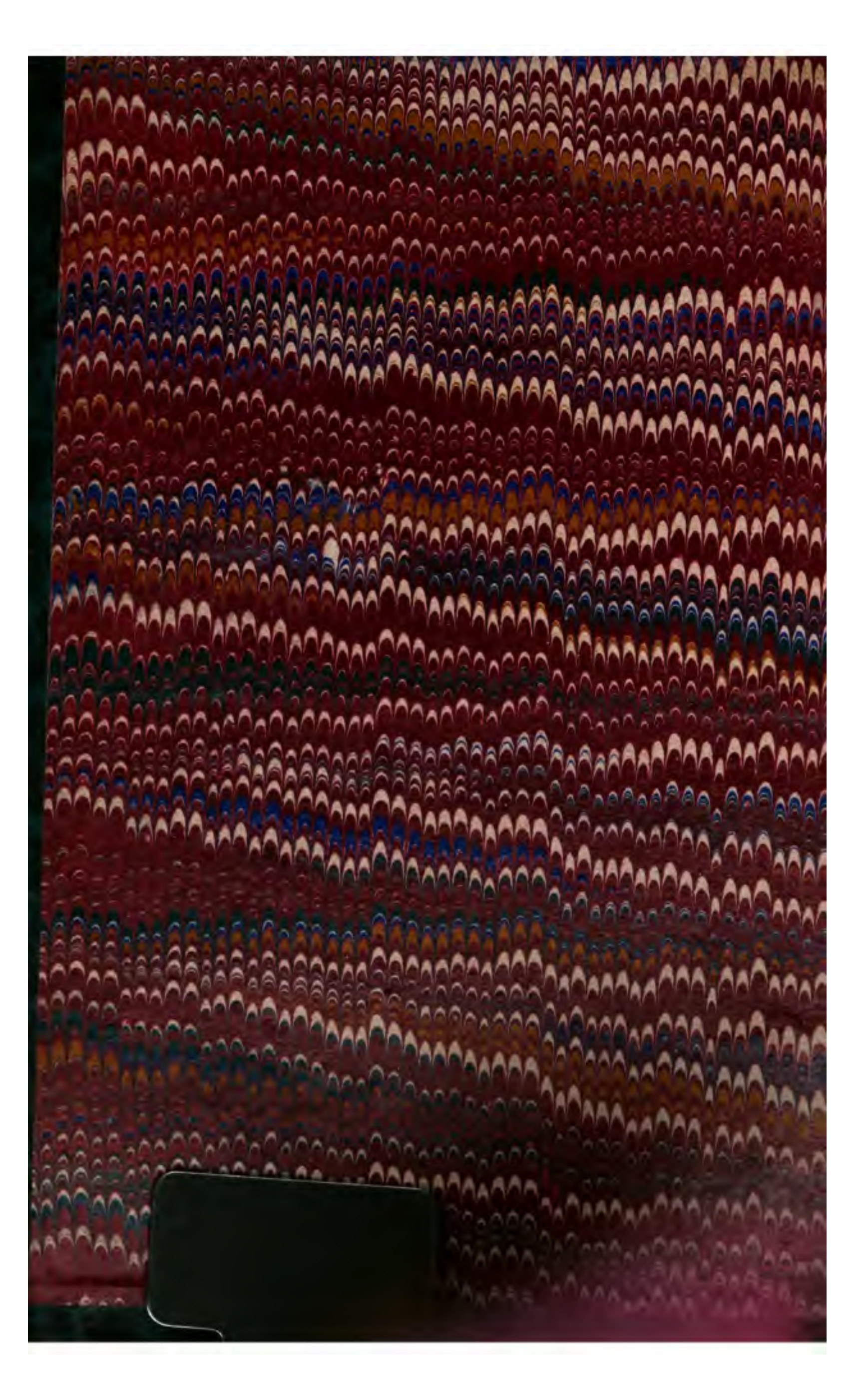
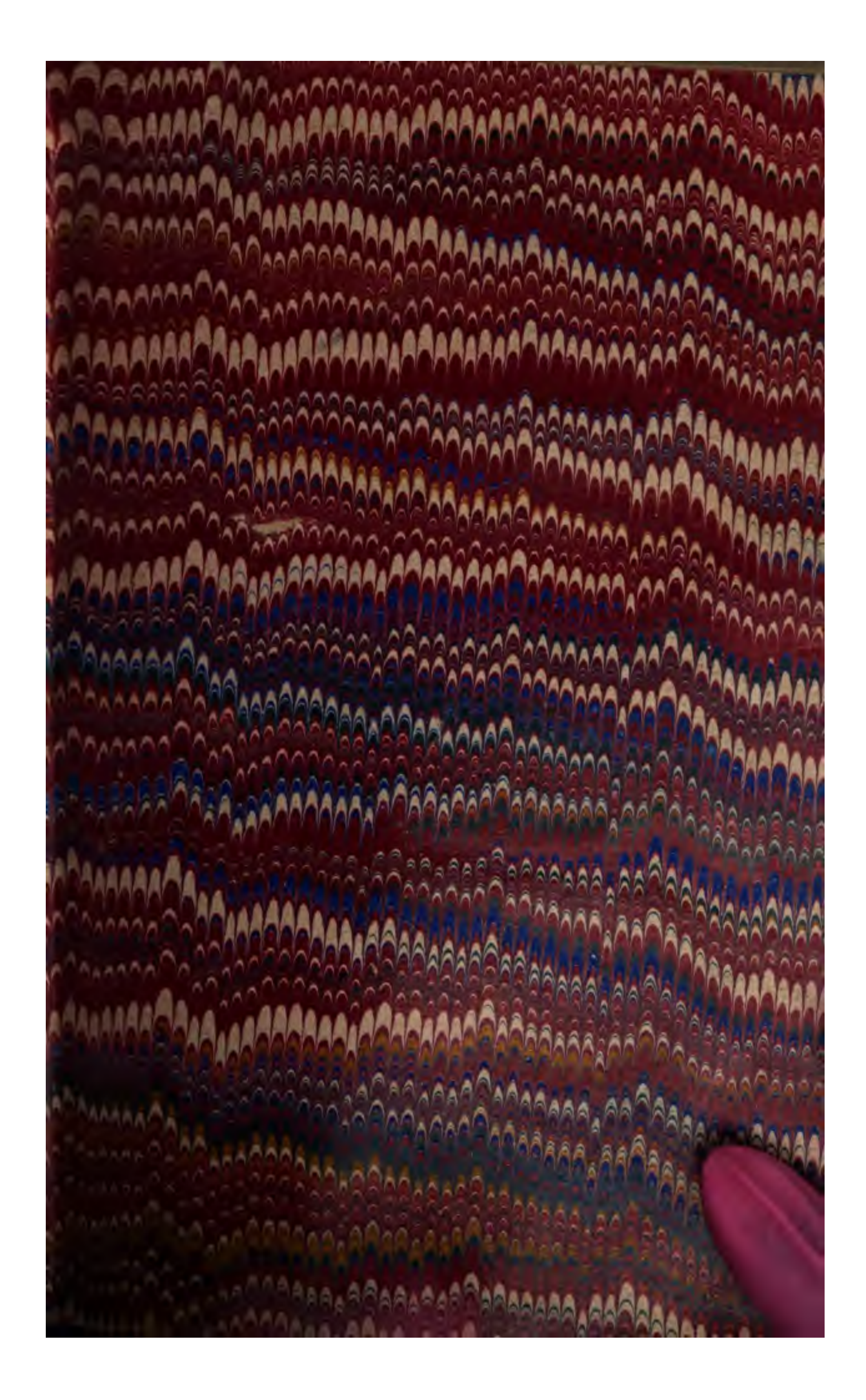
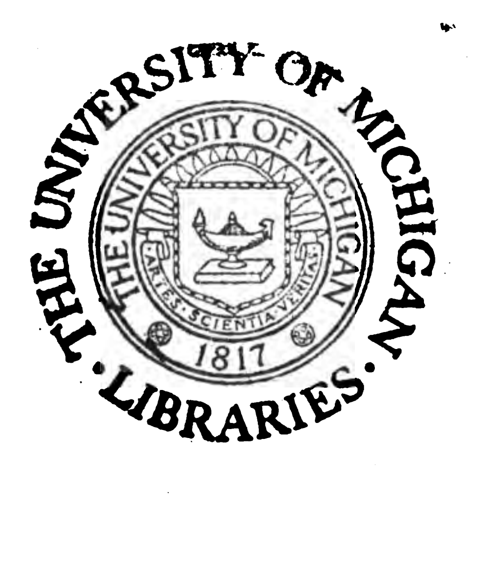

BUHR A
a39015 01813407 5B






THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
ARTES SCIENTIA VERITAS
1817

SOUVENIRS
D'UN AMIRAL

PARIS. — IMPRIMERIE DE CH. LAHURE ET Cie
Rues de Fleurus, 9, et de l'Ouest, 21

SOUVENIRS

D'UN AMIRAL

PAR LE CONTRE-AMIRAL

JURIEN DE LA GRAVIÈRE

TOME SECOND

PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET C[ie]

RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 14

1860

SOUVENIRS

D'UN AMIRAL.

CHAPITRE I.

Les déportés de fructidor. — La frégate *la Mignonne.*

En temps de guerre, il n'y a pas de repos pour un jeune officier. Les bâtiments de la République se fatiguaient plus vite que leurs capitaines. Ma laborieuse campagne sur les côtes du Brésil et de la Guyane me valut à peine quelques jours de trêve. Le 1er septembre 1797, un ordre du ministre m'appela au commandement de la corvette *la Brillante.* Ce bâtiment était déjà en rade et prêt à prendre la mer. Les décrets du 24 et du 25 octobre 1795 (2 et 3 brumaire an IV), qui avaient réorganisé le corps de la marine, commençaient à porter leurs fruits. L'état-major de *la Brillante*, loin de ressem-

bler à celui du *Milan* ou de *la Biche*, était composé d'officiers très-capables qui m'accordèrent bientôt leur estime et leur confiance. Cette nouvelle campagne s'annonçait donc sous les plus heureux auspices. Elle devait, hélas! se terminer bien brusquement, après m'avoir fait connaître dans toute leur amertume les plus dures épreuves de la servitude militaire.

Les instructions ministérielles m'avaient été remises, et je n'attendais plus que des vents favorables pour partir, lorsque survint le coup d'État du 18 fructidor. *La Brillante* fut un des bâtiments désignés pour transporter à Cayenne les députés que venait d'atteindre l'ostracisme révolutionnaire. Je reçus l'ordre de faire préparer dans l'entre-pont de la corvette un local séparé du logement de l'équipage pour y installer seize de ces proscrits. Un capitaine d'artillerie de marine, embarqué sur la corvette avec vingt-cinq grenadiers, était exclusivement chargé de la garde et de la police des prisonniers. Le choix de cet officier n'était pas heureux. Le 4 novembre 1790, étant alors simple soldat, il avait porté le premier coup de sabre au capitaine de vaisseau Macnimara, égorgé par son équipage à l'île de France. Mon état-major ne fut pas moins désolé que moi de l'embarquement d'un pareil homme, mais il eût été dangereux de témoigner la profonde antipathie qu'il nous inspirait en

présence d'événements qui menaçaient de faire revivre le régime de la Terreur.

Les déportés avaient fait le voyage de Paris à Rochefort sous l'escorte de forts détachements de troupes. Dans les différentes villes qu'ils avaient traversées, ils avaient paru inspirer un vif intérêt aux populations. On jugea prudent de ne point les faire entrer dans la ville de Rochefort, et on les conduisit directement sur le bord de la Charente, à Martrou. Deux lougres les y attendaient et les transportèrent à bord de *la Brillante*, mouillée sur la rade de l'île d'Aix. Il était nuit close quand les proscrits, accompagnés du major de la marine, arrivèrent à bord de la corvette. Procès-verbal fut dressé de leur embarquement, et quand cette formalité, qui employa une partie de la nuit, fut remplie, le major de la marine repartit pour Rochefort. Le jour commençait à peine à paraître, que le vaisseau *la Révolution*, sous la volée duquel j'étais mouillé, m'enjoignit de mettre sous voiles. La brise était extrêmement faible, le courant de jusant très-fort, et je doutais qu'il me fût possible de doubler dans ces circonstances la pointe méridionale de l'île d'Aix. Le capitaine de *la Révolution*, soit excès de zèle, soit ignorance, ne partageait pas, à ce qu'il paraît, mes craintes; il me réitéra l'ordre d'appareiller, en me menaçant de m'envoyer toute sa volée et de me couler, si j'hésitais à obéir. Toute

observation eût été inutile : je mis donc sous voiles. Le courant emporta la corvette avec une foudroyante rapidité vers cette pointe, que je savais bordée d'écueils. Je doublai cependant les dangers, mais de si près que le succès dans cette circonstance fut un pur effet du hasard. Un échouage m'eût fait accuser de connivence avec les proscrits. Quel eût été le coupable cependant, de celui qui avait donné l'ordre d'appareillage ou de celui qui l'avait exécuté?

Dès que la pointe de l'île d'Aix fut derrière la corvette, je fis route pour sortir par le Pertuis d'Antioche, accompagné du lougre *le Chasseur*, qui ne devait me quitter que hors de vue de terre. Nous n'avions pas encore vidé le pertuis que la marée changea, et avec le flot le calme survint. Nous étions alors par le travers de Sainte-Marie de l'île de Ré. Je laissai tomber une ancre pour attendre que le courant fût moins fort et que le vent me permît de faire route. Je profitai de ce premier moment de loisir pour descendre dans le logement des déportés. Le balancement du navire, que berçait la longue houle de l'Atlantique, produisait déjà son effet ordinaire sur ces malheureux passagers. Ils aspiraient ardemment après le grand air. Mes instructions me prescrivaient de n'admettre sur le pont qu'un seul prisonnier à la fois. Je n'hésitai point à enfreindre ces ordres barbares. Un des proscrits, le plus âgé et à tous égards le plus respectable, s'avança vers

moi avec une dignité calme et résignée qui m'émut jusqu'aux larmes. Il me remercia de la faveur que je venais de lui accorder ainsi qu'à ses compagnons, et me pria de lui faire connaître les règlements que les passagers devraient observer pendant la traversée. Je lui répondis qu'il m'était défendu de les laisser communiquer, sous aucun prétexte, avec l'équipage, mais que le capitaine de la corvette et les officiers de son état-major se félicitaient que cette défense ne s'étendît pas jusqu'à eux-mêmes.

Sur ces entrefaites, je m'aperçus que le vaisseau *la Révolution*, qui était encore en vue, se couvrait de signaux et tirait des coups de canon pour attirer notre attention. Bientôt je distinguai deux canots se dirigeant à force de rames vers la corvette. Ces embarcations portaient un nouveau capitaine pour *la Brillante*, et deux officiers chargés de l'installer à son poste. Conformément aux ordres qui me furent remis, j'appareillai sur-le-champ et vins reprendre le mouillage de l'île d'Aix. Ce terrible commandant de *la Révolution*, qui m'avait déjà menacé une première fois de me couler, m'ordonna de sa même voix de stentor de jeter l'ancre sous la volée de ses canons. Ce fut alors qu'au nom de la République mon successeur fut reconnu, devant l'état-major et l'équipage assemblés, comme capitaine de *la Brillante*. Il dut être peu flatté de l'accueil que lui firent ses subordonnés. Tous n'étaient occupés que

du capitaine qu'ils allaient perdre et ne dissimulaient pas la peine qu'ils éprouvaient de son éloignement. Quant à moi, j'avoue que je ne fus pas insensible à mon changement de position. Au vif regret que j'éprouvais de me séparer d'un état-major si digne de toute mon estime, se joignait la crainte de voir ma famille enveloppée dans ma disgrâce. En arrivant à Rochefort, je trouvai mon père fort ému. Bien qu'heureux de me voir déchargé d'une odieuse mission, il ne me dissimula pas que, dans sa pensée, la mesure qui me frappait n'était que le prélude de persécutions plus graves. Mes camarades probablement partagèrent cette manière de voir, car presque tous s'éloignèrent de moi. Ils répandirent le bruit que j'étais destitué, et que mon nom allait être définitivement rayé des listes de la marine. Triste et misérable penchant du cœur humain! J'avais été pour eux un objet d'envie : ils trouvaient une sorte de compensation dans mon désastre. On ne peut perdre une position honorablement acquise par plusieurs années de bon service sans en être douloureusement affecté. Je souffrais horriblement de l'incertitude qui planait sur mon avenir, et j'aurais peut-être perdu courage, si je n'avais trouvé dans l'affection de ma famille les seules consolations sur lesquelles il faille en tout temps compter.

Mes perplexités heureusement eurent bientôt leur

terme. Le 6 octobre 1797, le commandant de la marine me fit appeler, et en présence de tous les officiers qui deux fois par semaine se réunissaient chez lui en conférence, il me donna lecture d'une lettre du ministre de la marine aussi bienveillante que flatteuse pour celui qu'on croyait disgracié. Le ministre me félicitait de la campagne que je venais de faire sur les côtes de la Guyane, du combat que j'avais soutenu contre *le Toscan*, et m'appelait, par la même dépêche, à Paris. Le changement qui s'opéra dans la physionomie et l'attitude de tous les auditeurs ne saurait s'exprimer. Je ne trouvais plus que des amis empressés à me complimenter et à se réjouir de ma rentrée en faveur. C'est ainsi que je commençai l'épreuve douloureuse de la vie, et que j'appris avant l'âge de vingt-cinq ans ce que tout le monde sait trop bien à soixante.

A mon arrivée à Paris, je fus présenté au ministre de la marine, M. Pléville-le-Peley, par le directeur du personnel. Ce ministre me fit le plus gracieux accueil et m'entretint longtemps de la situation de la colonie de Cayenne. Il m'assura que la disposition qui m'avait privé du commandement de *la Brillante* « tenait à des mesures particulières que le Directoire exécutif avait jugé convenable de prendre, et que j'avais toujours les mêmes droits à son estime. » En me congédiant, il m'assura qu'il chercherait et trouverait probablement bientôt l'occasion de me

dédommager et de me mettre à portée de donner de nouvelles preuves de *mes talents* et de mon dévouement à la République.

Je n'attendis pas longtemps l'effet de ces promesses. Moins d'un mois après avoir quitté *la Brillante*, je fus désigné pour commander une division composée de trois corvettes, *la Gaieté*, *la Sagesse* et *la Béarnaise*. Le premier de ces bâtiments était celui que je devais monter. Il était en rade de l'île d'Aix et prêt à prendre la mer. Les deux autres achevaient leur armement dans le port de Rochefort; mais pendant que, l'esprit exalté par ce retour soudain de la fortune, je rêvais les plus brillantes croisières, la France se sentait prise d'un invincible découragement à l'endroit de sa marine. Ses vaisseaux, en effet, s'en allaient un à un; ses frégates et ses corvettes, après avoir capturé quelques misérables bâtiments de commerce, tombaient à leur tour au pouvoir de l'ennemi. Jervis venait de battre sous le cap Saint-Vincent la flotte espagnole, Duncan avait presque détruit devant Camperdown la flotte hollandaise. Ces deux revers essuyés par nos alliés donnèrent gain de cause à la fatale opinion qui semblait avoir hâte d'abdiquer pour la France toute prétention à une lutte maritime. Après le traité de paix de Campo-Formio, et lorsqu'il n'avait plus à combattre d'autre ennemi que l'Angleterre, le gouvernement de la République, au lieu de songer à

restaurer patiemment sa marine, eut la bizarre idée de concéder au commerce des frégates et des corvettes tout armées pour faire la course.

Les trois bâtiments qui composaient ma division furent ainsi mis à la disposition d'un négociant de Nantes. Les capitaines devaient être pris dans le corps militaire de la marine; mais ils étaient au choix de l'armateur. Le nôtre me conserva le commandement de *la Gaieté*. Je ne fus que très-médiocrement flatté de cette préférence. Il n'était pas du tout dans mes goûts de faire le métier de corsaire. Il fallait bien cependant m'y résigner, si je voulais aller à la mer; les bâtiments concédés étaient désormais les seuls qui dussent naviguer. Par bonheur, au moment où allait se consommer cette abdication irrévocable de la France comme puissance navale, le vice-amiral Bruix entrait au ministère. Un de ses premiers actes fut de suspendre ou de révoquer les concessions faites par son prédécesseur. Un très-petit nombre de bâtiments avaient été envoyés en croisière; ils en revinrent sans avoir fait le moindre tort à l'ennemi.

La Gaieté était redevenue une corvette de l'État. N'ayant point d'autre mission à lui donner, on l'attacha au service des convois. Pendant plus d'un an, j'escortai nos bâtiments de commerce de Rochefort à Brest et de Nantes à Bordeaux. Promu au grade de capitaine de frégate dans les premiers jours du

mois de juin 1798, je ne changeai, à mon grand regret, ni de commandement, ni de service. Toute l'activité de notre marine s'était concentrée, depuis le commencement de cette année, sur les côtes de la Méditerranée et dans le port de Toulon, où s'organisait l'expédition d'Égypte. Dans l'Océan, les Anglais ne se contentaient plus de croiser à l'entrée de nos ports; ils venaient mouiller sur nos côtes, et s'y établissaient avec la plus incroyable confiance. Pendant ce temps, nos bâtiments restaient dans nos rades. Sans solde, sans vêtements, humiliés de leur inertie, les équipages désertaient en masse. Ils allaient chercher à bord des corsaires un meilleur traitement et une vie d'aventures. La protection que le gouvernement accordait à ces armements irréguliers fut le coup de grâce de notre marine : elle remplit les pontons anglais de nos meilleurs matelots, car il n'y avait que les hommes d'élite qui fussent tentés d'aller s'exposer aux chances de ces croisières. En quelques jours, trois corsaires mouillés sur la rade du Port-Louis à côté de nous parvinrent à embaucher cinquante marins de la frégate *la Volontaire* et vingt-cinq de mes matelots. Ces hommes disparaissaient l'un après l'autre sans qu'il fût possible de retrouver leurs traces. Je fus obligé d'user de ruse pour les découvrir. Un quartier-maître qui m'était fort dévoué fit agréer ses services par un des corsaires et éventa la mèche. Je traquai

ainsi mes gabiers et ceux de *la Volontaire* jusque dans la cachette qu'on leur avait ménagée à fond de cale sous les pièces à eau. Le nombre des coupables était trop grand pour qu'on n'usât point envers eux d'indulgence. On se contenta de les faire passer sur la frégate *l'Insurgente*, qui devait au premier jour mettre sous voiles pour se rendre aux Antilles.

Ce service des convois qui m'était confié avait son importance, mais il n'était pas dans mes goûts. Les beaux combats dont les mers des Antilles et de l'Inde étaient de temps en temps le théâtre, éveillaient mon émulation et venaient me rappeler qu'il y avait plus de gloire à se promettre dans ces croisières lointaines que sur nos côtes, où l'ennemi était toujours en force trop supérieure pour qu'on pût avoir d'autre pensée que de l'éviter. Cette guerre défensive avait d'ailleurs ses dangers, tout aussi redoutables que ceux qu'on eût rencontrés dans des campagnes plus brillantes. Nous ne pouvions échapper aux croisières anglaises qu'en nous tenant constamment au milieu des roches, et en nous faisant un rempart de brisants que l'ennemi n'osât point franchir. Lorsqu'aucun convoi ne réclamait notre escorte, nous n'en devions pas moins rester à la mer, poursuivant les corsaires ennemis, qui, eux aussi, infestaient nos côtes, et nous retirant devant les frégates anglaises, qui souvent nous chassaient jusque sous

le feu de nos batteries. Cette navigation devenait chaque jour plus pénible et plus périlleuse. Nous étions en plein hiver, et l'on sait combien cette saison est rigoureuse sur les côtes de la Vendée et de la Bretagne.

Cependant les services que j'avais pu rendre dans le cours de cette année avaient été appréciés en haut lieu avec une rare bienveillance. Le 7 mars 1799, j'en reçus le prix. Sur la demande de la première autorité maritime de Rochefort, je fus nommé au commandement de la frégate *la Mignonne*. Commander une frégate! c'était le rêve de mes jeunes années, l'ambition la plus haute que je pusse concevoir. Au-dessous d'une frégate, il n'y a point, à vrai dire, de bâtiment de guerre, de même qu'au-dessous d'un vaisseau, il n'y a point de bâtiment de ligne. Ces dénominations de corvettes, de frégates et de vaisseaux n'ont, du reste, qu'un sens relatif. La plupart des frégates construites par les Américains étaient de force à prêter sans trop de désavantage le côté à un vaisseau; mais avant cette dérogation aux antiques règles de l'architecture navale, les frégates, lorsqu'elles sortaient de leur rôle habituel de croiseurs pour être attachées à une flotte, se bornaient à éclairer la marche de l'armée, à répéter les signaux des amiraux et à donner la remorque aux vaisseaux désemparés. Elles entraient alors dans la classe des non-combattants, et, par une sorte de con-

vention tacite, dernier vestige de la chevalerie, tant qu'elles ne prenaient pas elles-mêmes une attitude agressive, elles avaient le droit de compter, de la part des vaisseaux ennemis, sur les égards que l'on accorde généralement au sexe le plus faible. Ce fut cependant par une bordée courroucée de *l'Orion* que fut coulée *la Sérieuse* au combat d'Aboukir. Le capitaine Saumarez éprouva, dit-on, le besoin de s'en justifier, en faisant observer que la frégate avait la première ouvert le feu sur son vaisseau. Certes, cette courtoisie n'allait pas jusqu'à empêcher les frégates d'être de bonne prise quand elles venaient à tomber sous la volée d'un navire portant deux ou trois batteries; mais tant qu'il y avait des vaisseaux ennemis à combattre, c'était contre eux qu'un vrai bâtiment de ligne commençait par user sa poudre. Ce qui faisait la faiblesse des frégates et les rendait pour un vaisseau presque inoffensives, ce n'était pas le moindre chiffre de leurs canons, c'était l'impuissance de leur calibre. Les grandes frégates portaient du calibre de 18; les boulets des frégates semblables à *la Mignonne* ne pesaient que douze livres. Aussi, pendant qu'on désignait le rang d'un vaisseau à deux ponts par le nombre de ses pièces, qu'on avait ainsi des vaisseaux de 80 ou de 74, et même de 64, on distinguait la classe d'une frégate par le poids de ses projectiles. La marine française possédait des frégates de 18, des frégates de 12, et

jusqu'à des frégates de 8. *La Mignonne*, bâtiment de 900 tonneaux, était une frégate de 12. Elle portait trente-six pièces : vingt-six canons de 12 dans sa batterie, et dix canons de 6 sur ses gaillards. Son équipage, officiers et matelots compris, était de deux cent soixante-quinze hommes. C'était, on le voit, quelque chose d'analogue à nos grandes corvettes d'aujourd'hui, un bâtiment de la force de *la Capricieuse* ou de *la Bayonnaise*. Je ne crois pas cependant que ces belles corvettes eussent pu lutter de marche avec *la Mignonne*, un des bâtiments les plus rapides que j'aie jamais rencontrés.

La grande difficulté, sous la République, était moins d'armer un navire que de lui trouver un équipage. Les corsaires, je l'ai déjà dit, enlevaient à la marine de l'État ses meilleurs matelots. Les bons canonniers avaient disparu avec les fécondes institutions d'une autre époque, et le corps de l'artillerie de marine, réorganisé par le décret du 25 octobre 1795 (3 brumaire an IV), se trouvait encore insuffisant pour subvenir aux besoins de la flotte. A défaut de marins véritables on prenait des marins de rivière. Si haut que le *flot de mars* se fît sentir, l'inscription maritime exerçait avec rigueur ses droits. On complétait ainsi le chiffre des effectifs, et pendant que les corsaires avaient des équipages d'élite, nos frégates s'armaient avec des bateliers qui, de leur vie, n'avaient vu la mer, et que nous

désignions par le sobriquet de *chalandoux*. Sous le rapport du personnel, tout était donc à créer à bord de nos bâtiments. Il eût fallu instruire l'équipage à la manœuvre des voiles et à celle de l'artillerie en même temps que le plier à la discipline militaire. Presque toujours on rencontrait l'ennemi avant d'avoir pu s'acquitter de ce soin. Les seuls bâtiments qui eussent le temps de dresser convenablement leurs recrues étaient ceux qui avaient pour destination les mers de l'Inde : n'arrivant dans ces parages qu'après une traversée de quatre ou cinq mois, ils s'y présentaient avec des équipages exercés à loisir. Aussi ne recevait-on de ces mers lointaines que des nouvelles de succès ou du moins de défenses opiniâtres, qui contrastaient singulièrement avec ce qui se passait sur nos côtes. Il est rare que dans la guerre chaque événement n'ait pas son explication naturelle, mais il est plus rare encore que ce soit celle qu'on aille chercher.

Je hâtai de tous mes efforts la mise en rade de *la Mignonne*, prévoyant bien que la formation d'un nouvel équipage demanderait les plus grands soins, et sachant que, dans le port, il est impossible de songer à l'instruction de son personnel. Je comptais heureusement dans mon état-major plusieurs officiers de mérite. Grâce à leur concours, la frégate fut bientôt en situation d'entrer en campagne. Si le désordre d'un récent armement et l'inexpérience

complète d'un équipage peuvent être la source d'inévitables revers, il ne faut rien exagérer pourtant et ne pas s'aller imaginer qu'un navire n'est point en mesure de combattre tant que son organisation n'a pas encore ce fini, ce parfait auquel tout capitaine doit avec raison aspirer. Quand un homme de cœur commande à de braves gens, il lui faut moins de temps pour les préparer à soutenir l'honneur du pavillon. Le *nécessaire* en marine n'est pas si compliqué qu'on le pense. On ne peut en avoir la juste mesure que lorsqu'on a vu combien de détails se simplifient en présence de l'ennemi ; mais encore faut-il avoir le nécessaire, et je ne blâme point ceux qui, par précaution, demandent en temps de paix le superflu.

Nous étions prêts à prendre la mer, lorsque je reçus l'ordre d'embarquer à bord de *la Mignonne* une douzaine de pilotes des côtes de France pour les transporter immédiatement au Ferrol, où était réunie une escadre de vaisseaux espagnols attendus à Rochefort[1]. Les instructions qui me furent expédiées directement de Paris me prévenaient qu'il était fort possible que ces vaisseaux eussent déjà effectué leur départ, que je devais prendre les plus grandes pré-

1. Cette escadre, commandée par le lieutenant général D. Francisco Melgarejo, se composait de cinq vaisseaux et une frégate. Elle devait escorter une division de transport sur laquelle avait été embarqué le corps de troupes du lieutenant général D. Gonzalo O-Farril.

cautions pour éviter une méprise et ne pas me heurter à une flotte anglaise en croyant rencontrer une flotte espagnole. En même temps on se gardait bien de me donner aucun signalement des vaisseaux que j'allais chercher, de m'indiquer le moyen de m'en faire reconnaître ou de les interroger. On laissait à mon intelligence le soin de résoudre ce problème, et par conséquent de distinguer, *à la coupe de leur foc*, nos alliés de nos ennemis. C'est là du reste une des principales études du marin en temps de guerre. Juger à des indices insignifiants ou imperceptibles pour des yeux non exercés sous quelles couleurs navigue la voile en vue, en apprécier la force exactement, ce n'est pas un mince mérite pour un capitaine, si l'on réfléchit surtout que le moral joue un grand rôle dans ces circonstances, et qu'il ne faut pas laisser une émotion involontaire grossir ou transformer les objets.

Des vents d'est variables au nord-est soufflèrent pendant trente-six heures après mon départ. Je me flattais d'arriver promptement à ma destination, lorsque dans la nuit un violent coup de vent de sud-ouest se déclara. Pour ne pas compromettre notre mâture, je fis mettre à la cape sous la misaine et le foc d'artimon. Le troisième jour, le vent sauta au nord-ouest en soufflant avec plus de furie encore, mais peu à peu il diminua de force. Quoique

peu éloignés encore de notre point de départ, nous étions alors en position d'atteindre le Ferrol promptement. Je fis établir les huniers avec deux ris. La mer, battue pendant trois jours par le vent de sud-ouest, était toujours très-grosse. La frégate engageait tout son gaillard d'avant sous l'eau. Dans une de ces violentes secousses, son mât de beaupré craqua. Je m'occupai sur-le-champ de trouver pour le mât de misaine un point d'appui plus solide que le beaupré, et je fus bientôt en état de continuer ma route. Cette opération venait à peine d'être terminée, que les vigies annoncèrent plusieurs grands bâtiments devant nous. En m'approchant, je reconnus six trois-mâts et un brick qui les précédait d'environ une lieue. Cette division était sous les huniers, tous les ris pris, les mâts de perroquet dépassés. Avais-je rencontré la division espagnole ou la division anglaise? Je crus avoir trouvé un excellent moyen de m'en assurer : sans diminuer de voiles, je gouvernai sur le brick; la manœuvre de ce bâtiment m'indiquerait à qui j'avais affaire. Avant d'en être à portée de canon, je hissai le pavillon français. Le brick et toute la division qui le suivait arborèrent les couleurs espagnoles. Cependant, quand cet ennemi déguisé vit que nous persistions à courir sur lui, il n'osa pas nous attendre. Il changea brusquement de route pour se rapprocher du gros de l'escadre. Je ne dou-

tai plus que les bâtiments en vue ne fussent anglais. Si j'avais d'ailleurs conservé quelque incertitude sur le parti qu'il convenait de prendre, ces bâtiments se chargèrent de la dissiper. En un instant, tout fut tumulte et activité à leur bord; ils repassaient leurs mâts de perroquet, larguaient des ris à leurs huniers, et montraient l'intention évidente de me donner vigoureusement la chase.

Je choisis naturellement pour m'éloigner l'allure que je jugeai la plus favorable à la marche de la frégate et la direction qui me rapprochait le plus des côtes de France. Nous recevions ainsi la brise par la hanche de bâbord. Il ventait encore très-grand frais et par grains. Je portais toute la voile possible, les bonnettes de hune et les perroquets. J'avais cependant la précaution de faire tenir les drisses de ces dernières voiles à la main et de les amener chaque fois que la rafale devenait trop pesante. Dès le début de cette chasse, *la Mignonne* montra ce qu'elle savait faire. Nous eûmes une grande supériorité de marche sur tous les bâtiments qui s'étaient lancés à notre poursuite, à l'exception toutefois du brick, dont la vitesse se trouva au moins égale à la nôtre. Par bonheur, ce bâtiment eut l'imprudence de hisser ses bonnettes de perroquet, surcroît de voiles qui fit rompre dans un grain son petit mât de perroquet. Dès cet instant, le brick resta de l'arrière comme les autres. La nuit ne diminua pas l'ar-

deur de l'ennemi : il continua de nous presser aussi vivement que possible, espaçant ses bâtiments de manière à nous empêcher de nous dérober par une fausse route à sa poursuite. Notre sillage était considérable : nous ne filions pas moins de douze et treize nœuds à l'heure, et je commençais à m'inquiéter d'une vitesse qui nous portait avec une rapidité effrayante vers la côte du bassin d'Arcachon. J'avais fait carguer la grand'voile : notre marche n'en était pas sensiblement diminuée. A l'approche du jour, le vent s'apaisa, et dans la matinée nous étions tout à fait en calme. La sonde ne donnait plus que quinze brasses d'eau, avec fond de sable. On apercevait les bâtiments ennemis à une grande distance, dispersés comme des chasseurs après une battue. Nous profitâmes de leur éloignement pour roidir notre gréement, qu'une extrême tension avait beaucoup allongé, et nous mîmes la frégate en état d'essuyer une nouvelle chasse.

Le calme se prolongea jusqu'au milieu de la nuit suivante. A deux heures du matin, le vent s'éleva de l'est et ne tarda pas à fraîchir. Bien fixé sur la position de l'ennemi, je n'hésitai pas à reprendre la route du Ferrol. Quand le jour reparut, les vaisseaux anglais étaient à quelques lieues en arrière. La confiance que m'avait inspirée la supériorité de notre marche avait dissipé toutes mes inquiétudes. Que le vent continuât un seul jour encore de nous

être favorable, et j'étais certain d'arriver à ma destination. Malheureusement la brise passa de nouveau au sud-ouest, et nous rejeta vers les côtes de la Saintonge. La division anglaise, qui ne nous avait pas perdus de vue, se mit encore une fois à notre poursuite. Elle nous escorta jusqu'aux environs du banc de Roche-Bonne, mais elle n'osa pas s'aventurer plus loin. Le temps était devenu affreux. Des douze pilotes côtiers embarqués comme passagers à bord de *la Mignonne*, je n'en trouvai pas deux qui fussent du même avis sur la position que nous assignait la sonde. Les uns prétendaient que nous devions être près de l'île d'Yeu; à en croire les autres, nous touchions les Branches-Vertes. Je dus me résigner à donner quelque chose au hasard. Le hasard me servit admirablement, car au jour j'aperçus les tours de Chassiron et de la Baleine. Le vent se maintenait au sud-ouest, le temps conservait une très-mauvaise apparence. Je n'avais plus d'autre parti à prendre que de donner dans le pertuis d'Antioche, et d'aller jeter l'ancre sur la rade de l'île d'Aix. J'avais heureusement entraîné à ma suite les bâtiments anglais qui surveillaient l'escadre du Ferrol. Les vents contre lesquels ils eurent à lutter pour aller reprendre leur croisière les retinrent assez longtemps éloignés des côtes d'Espagne pour que nos alliés profitassent de cette levée inespérée du blocus. Quelques jours après mon arrivée, cinq

vaisseaux espagnols mouillaient à l'embouchure de la Charente[1]. Voulez-vous affronter une marine plus puissante et plus nombreuse que la vôtre, construisez à tout prix des navires plus rapides que ceux que l'ennemi vous oppose. Telle est la moralité qu'on peut tirer de cette première croisière de *la Mignonne*, moralité que le récit d'une plus longue et moins heureuse campagne ne démentira pas.

1. L'escadre du lieutenant général Melgarejo arrivée sur la rade de Rochefort au mois de mai 1799, y fut attaquée et bombardée par les Anglais qu'elle repoussa sans avoir éprouvé de pertes sérieuses.

Lorsque la flotte combinée, sous les ordres des amiraux Bruix et Mazarredo, sortit de Cadix au mois d'août pour se rendre à Brest, l'escadre espagnole, mouillée à Rochefort, reçut l'ordre d'appareiller pour la même destination; mais la présence des forces anglaises sur les côtes de Bretagne contraignit cette division à aller se réfugier au Ferrol où elle jeta l'ancre dans les premiers jours du mois de septembre 1799.



CHAPITRE II.

Une croisière sur la côte d'Afrique. — Capture de deux des frégates de la division par un vaisseau de guerre anglais et sept vaisseaux de la compagnie des Indes.

Mon premier soin, dès que j'eus rendu compte à mes supérieurs des circonstances qui avaient entravé l'accomplissement de ma mission, avait été de m'occuper de la réparation de mes avaries et de me disposer à reprendre la mer. En quelques jours je fus prêt à mettre sous voiles. Les frégates *la Séduisante* et *la Dédaigneuse*, mouillées comme *la Mignonne* en rade de l'île d'Aix, venaient d'être placées sous les ordres d'un capitaine de vaisseau sorti de la marine du commerce. Cet officier se recommandait par une grande douceur de caractère et une extrême indulgence envers ses subordonnés, mais ses aptitudes ne l'appelaient en aucune façon à commander une division de bâtiments de guerre. On adjoignit *la Mignonne* aux deux frégates qui lui étaient déjà confiées. Notre mission était d'une haute

importance et fort habilement conçue. Si elle eût été bien conduite, elle eût pu causer au commerce anglais un dommage incalculable. Nous devions explorer les côtes occidentales d'Afrique de l'embouchure du Sénégal jusqu'à l'équateur, et diriger sur la Guyane française ou sur les Antilles les négriers que nous aurions capturés. L'ennemi eût ainsi fait la traite pour notre compte, et se fût chargé de rendre la vie à nos colonies. Arrivés à la hauteur de l'équateur, il nous était prescrit de traverser l'Océan et d'aller chercher à l'embouchure de la Plata les secours que les établissements de Montevideo et de Buenos-Ayres ne pourraient se dispenser d'accorder à des bâtiments français. Une fois ravitaillés par les soins des Espagnols, nous devions opérer notre retour en France, en remontant les côtes du Brésil, traversant la mer des Antilles et visitant les côtes de Terre-Neuve. C'étaient là, sans contredit, des instructions dictées par un marin. Tout y était prévu; le vent, dans la longue route que nous allions suivre, devait constamment nous favoriser. En nous portant brusquement d'une rive à l'autre de l'Atlantique, nous avions mille chances de déjouer les poursuites de l'ennemi. Les moyens d'exécution non plus ne nous manquaient pas : nos bâtiments emportaient six mois de vivres et quatre mois d'eau; leurs équipages étaient au grand complet de guerre, et des

compagnies franches composées, il est vrai, de déserteurs de tous les pays, Turcs, Grecs, Russes, Moldo-Valaques et autres,—bandits, si vous voulez, mais hommes décidés après tout, — étaient embarquées en supplément sur chaque frégate, afin que nous pussions tenter au besoin des coups de main à terre. *La Séduisante*, montée par le chef de l'expédition, la plus grande des trois frégates, la seule qui portât du calibre de dix-huit, avait reçu deux cents de ces soldats. On n'en avait mis que cent sur *la Dédaigneuse* et sur *la Mignonne* en raison de la moindre capacité qu'offre une frégate de douze.

On me permettra de ne point m'étendre sur toutes les fautes qui furent commises dans le cours de cette campagne. Si je ne pus m'empêcher de gémir bien souvent de l'inertie et de l'inexpérience de notre chef, je n'eus du moins qu'à me louer de ses procédés, et, — ample compensation à mes regrets ainsi qu'à mes ennuis, — je trouvai dans le commandant de *la Dédaigneuse* un compagnon loyal, entreprenant, plein d'honneur et de bravoure, un bon et franc camarade, aussi sûr pour la navigation que pour le combat. Le plan de notre expédition était si bien combiné que, malgré l'extrême lenteur avec laquelle nous descendîmes la côte d'Afrique, mouillant tous les soirs pour n'appareiller que vers neuf ou dix heures du matin, séjournant des semaines entières où nous n'avions que faire, nous laissant

rebuter par des obstacles que la moindre énergie eût surmontés; malgré l'incroyable gaucherie de quelques-unes de nos manœuvres, en moins d'un an nous avions capturé trente navires, dix-sept anglais, sept américains et six portugais, la plupart montés par des équipages de quarante ou cinquante hommes. Pourvus d'une nombreuse artillerie, comme l'étaient à cette époque la plupart des négriers, ces bâtiments portaient à eux tous deux cent soixante-dix bouches à feu : quatorze canons de 12, cent de 9, soixante-dix-huit de 6, soixante-seize de 4, et seize caronades de 18 ou de 36. Quelques-uns, avertis de notre présence sur la côte, avaient réussi à se réfugier dans des rivières ou sur des hauts-fonds. Nos frégates ne purent les y suivre. Il fallut les faire enlever à l'abordage par nos embarcations. Il y eut là plus d'une action très-chaude dans lesquelles nos jeunes officiers montrèrent un élan incroyable. La plus meurtrière de ces affaires nous coûta vingt blessés. En somme, sans avoir encore soutenu aucun combat sérieux, nos équipages, par leur longue navigation et leurs engagements continuels, s'étaient aguerris, et j'hésiterais à croire qu'il y eût alors beaucoup de frégates anglaises qui valussent les nôtres.

En quittant la côte d'Afrique, nous nous dirigeâmes sur l'île du Prince, qu'un coup de main fit tomber en notre pouvoir. Nous occupâmes les forts et

fîmes dans cette île un séjour d'environ un mois. En partant, nous exigeâmes de la colonie une rançon de cinq cents onces d'or qui fut malheureusement déposée, avec le produit de nos autres prises, dans la caisse que le commandant de *la Sémillante*, en sa qualité de chef de l'expédition, s'obstinait à conserver à son bord. Ce fut à l'île du Prince, dans la baie de Santo-Antonio, que nous fêtâmes l'avénement d'un nouveau siècle. Trois mois plus tard, nous donnions dans la Plata et venions jeter l'ancre sur la rade de Montevideo.

Notre arrivée dans ces parages fit sensation. On ne pouvait se persuader que nos frégates fussent véritablement françaises. Nous étions au mouillage depuis quarante-huit heures, que pas une embarcation du pays n'avait encore osé s'approcher. Le gouverneur, dont le nom, s'il m'en souvient bien, était Sobramonte, ne nous accueillit point avec tout l'empressement que nous avions droit d'attendre du représentant d'une nation alliée. En revanche, la population nous combla d'attentions et de prévenances. Nulles relations ne m'ont laissé un plus agréable, je dirai même un plus précieux souvenir que celles que j'eus alors avec un de nos compatriotes, M. de Liniers, entré bien jeune encore au service de l'Espagne, et qui commandait à cette époque la flottille de canonnières armée pour la défense de la Plata. M. de Liniers avait déjà plus de qua-

rante ans. C'était presque le double de mon âge. Une sympathie mutuelle établit cependant entre nous, dès notre première rencontre, une sorte d'intimité. J'étais fier de la préférence que m'accordait sur tous mes compagnons cet homme distingué. Je ne pressentais pas cependant la juste célébrité qui devait s'attacher un jour à son nom. On sait que ce fut M. de Liniers qui, en 1806, reprit sur les Anglais la ville de Buenos-Ayres. La récompense de ce beau fait d'armes fut le titre de vice-roi, que les habitants se hâtèrent de décerner à l'homme que dans leur enthousiasme ils nommaient alors leur sauveur. Deux ans plus tard, lorsque les colonies espagnoles profitaient des malheurs de la mère patrie pour proclamer une indépendance dont elles devaient faire un si déplorable usage, Liniers, toujours fidèle à la cause royale, tombait sous les coups de la faction révolutionnaire, qui voyait en lui un obstacle invincible à ses projets. Sa mort fut un deuil public, car jamais homme ne fut plus populaire et plus estimé que le vainqueur de Buenos-Ayres; mais à quoi sert l'amour du peuple? Qui cet amour a-t-il jamais sauvé des piéges des intrigants ou de la vengeance des fripons?

Les entretiens de M. de Liniers étaient pour moi d'un rare intérêt. Les colonies espagnoles étaient alors très-peu connues en France, la jalousie de la -opole en ayant constamment fermé l'accès aux

étrangers. M. de Liniers m'initiait aux usages de sa patrie adoptive, m'en énumérait les ressources, m'exposait avec une lucidité admirable les moyens de tirer parti de tant de richesses, sans me dissimuler les obstacles que l'ignorance et la férocité des classes inférieures mettraient longtemps encore au développement de ces fertiles contrées. Il prévoyait déjà qu'il aurait un jour ce pays à défendre, et prophétisait, comme s'il eût été doué du don de seconde vue, les avantages qu'il obtiendrait sur les Anglais.

Trois mois et demi furent employés à réparer nos frégates et à les mettre en situation de poursuivre leur campagne. Le 10 juillet 1800, nous quittâmes la rade de Montevideo, et fûmes nous établir en croisière à la hauteur du cap Frio, point d'atterrage et de reconnaissance des bâtiments qui veulent entrer à Rio-Janeiro. Deux navires américains richement chargés, puis deux bâtiments portugais tombèrent dès les premiers jours entre nos mains. La mer redevint ensuite déserte, et nous errâmes infructueusement dans les mêmes parages jusqu'au 29 juillet. Nous résolûmes alors de nous porter plus au nord, pensant qu'aux approches de la baie de Tous-les-Saints nous trouverions peut-être des chances plus favorables. Nous avions dépassé le seizième degré de latitude, et nous nous trouvions à peu près par le travers de Porto-Seguro, théâtre de mes pre-

mières croisières, lorsqu'au point du jour nous découvrîmes huit grands bâtiments *au vent à nous* et à trois lieues environ de distance. La supériorité de marche que *la Mignonne* avait sur ses conserves faisait de cette frégate l'éclaireur obligé de la division. Je demandai donc et j'obtins la permission de chasser en avant pour reconnaître l'ennemi. La brise était extrêmement faible, avec des intervalles de calme. Les bâtiments en vue marchaient sur deux colonnes. Je reconnus parfaitement que six d'entre eux avaient deux raies de batteries peintes en jaune. — C'est ainsi qu'on peignait alors les bâtiments de guerre. — Un de ces bâtiments se faisait remarquer par une plus grande hauteur de mâture et une envergure plus considérable. Je crus reconnaître à cet indice un convoi de vaisseaux de la compagnie des Indes escorté par un seul vaisseau de guerre. Je fis immédiatement le signal *que nous étions supérieurs en force à l'ennemi.* Le commandant de *la Séduisante* ne partageait pas sans doute mon opinion, puisqu'il répondit à mon signal par celui de *ralliement général et absolu.* J'obéis à regret à cet ordre. J'avais été très-près de l'ennemi et en position de bien apprécier ses forces. Je passai à poupe de *la Séduisante*, et je hélai au commandant que je maintenais l'expression de mon signal. Je lui proposai d'employer deux de nos frégates à combattre le vaisseau d'escorte, tandis que la troisième se jette-

rait sur le convoi. Le succès me paraissait certain. Nous comptions alors près de quinze mois de campagne; il restait à *la Séduisante* quatre cent cinquante hommes d'équipage, plus de trois cents à *la Dédaigneuse* et à *la Mignonne*, tous pleins de confiance et animés du meilleur esprit. Mon avis malheureusement ne trouva point de partisans, pas même parmi mes officiers. Moins familiarisés que je ne l'étais avec les dehors des vaisseaux de la compagnie, ils raillèrent gaiement ma confiance. « Si ces bâtiments-là, disaient-ils, sont des navires marchands, ce ne sont que des marchands de boulets. » Conséquence naturelle d'une inégalité de forces acceptée d'avance et pour ainsi dire érigée en système, notre imagination nous montrait partout des flottes anglaises. Il est bien facile aujourd'hui de blâmer avec indignation cette fâcheuse tendance. Je ne conseille pourtant pas à ceux qui méditent des plans d'expéditions futures de placer nos successeurs dans les conditions que la République nous avait faites, car je craindrais fort que les mêmes méprises ne se renouvelassent plus d'une fois. Quand on a vu le vainqueur d'Algésiras, l'intrépide et habile amiral Linois, confondre en 1804 le convoi de Chine, sur le passage duquel il était venu tout exprès se poster, — convoi qu'il avait non pas reconnu de loin, mais canonné pendant près d'une heure, — confondre ce convoi avec une esca-

dre de vaisseaux de guerre, on peut croire que de pareilles erreurs ne sont pas si extraordinaires, ni si étranges qu'elles en ont l'air. D'ailleurs, les vaisseaux de la compagnie, s'ils n'étaient pas des vaisseaux de guerre, n'étaient pas non plus précisément des vaisseaux marchands. Ils portaient de trente à trente-six canons de dix-huit, et un équipage de cent cinquante à deux cents hommes. L'un d'eux, *le Warren Hastings*, avait combattu deux heures dans les mers de l'Inde la frégate *la Piémontaise*, frégate de la force de *la Séduisante.*

L'officier que le commandant de la division chargea de me transmettre à la voix ses ordres était, dans mon opinion, un des plus valeureux officiers de notre marine. Quelques années plus tard, il devait trouver la mort sur le champ de bataille de Trafalgar. Il commandait, dans cette funeste journée, *le Fougueux.* Ce brave officier, interprète du chef de l'expédition, me héla, en réponse à mes offres, que j'étais dans l'erreur, que nous avions devant nous une escadre anglaise qui se rendait probablement dans l'Inde, et que l'intention du commandant de la division était de s'en éloigner le plus promptement possible. Ce parti adopté, il fallait immédiatement prendre chasse sous toutes voiles et prescrire aux frégates de naviguer en route libre, à la seule condition de rester à portée de se soutenir mutuellement. Notre chef, par malheur, avait

de grandes prétentions à la tactique, comme beaucoup de gens qui ne se souviennent point qu'en marine la lettre tue et l'esprit vivifie. Il voulut se faire chasser dans les règles, et commanda successivement plusieurs manœuvres savantes qui n'eurent d'autre effet que de nous attarder : la ligne de file, l'ordre de front, l'angle obtus de retraite. L'ennemi jusqu'alors avait continué à serrer le vent sans se montrer très-soucieux de nous approcher; mais dès qu'il s'aperçut que nous prenions la fuite, il changea de route et gouverna sur nous en arborant le pavillon anglais et faisant toute la voile possible. La brise ne s'éleva que dans l'après-midi. Les Anglais la reçurent avant nous. Nos voiles battaient encore le long des mâts, que déjà les leurs étaient gonflées par un vent assez frais. Aussi en moins d'une heure se trouvèrent-ils presque à portée de canon. Je me tenais au poste que m'assignait le dernier ordre signalé, n'ayant d'autres voiles que les huniers, quand le commandant de *la Séduisante*, reconnaissant, mais trop tard, l'inutilité de sa science et la faute qu'il avait commise, signala qu'*il laissait chaque capitaine libre de sa manœuvre pour la sûreté de son bâtiment;* en bon français, c'était faire le signal de *sauve qui peut.* Il ne me sembla pas que le moment fût venu de profiter de cette permission. *La Séduisante* allait être bientôt aux prises avec l'ennemi, et je ne doutais pas que son

commandant ne nous appelât alors au feu. Il était à peu près cinq heures du soir; les bâtiments qui nous poursuivaient ne marchaient pas également bien; quelques-uns étaient presque hors de vue. Nous avions donc une chance inespérée de combattre avec avantage ceux qui s'étaient le plus approchés de nous. Je considérais comme le seul vaisseau de guerre de l'escadre anglaise le navire ennemi qui s'avançait, suivi d'assez près par quatre des six autres bâtiments. Au moment où ce navire ouvrit le feu de ses pièces de chasse sur *la Séduisante*, je me disposais à virer de bord pour venir en aide à notre conserve. Le commandant ne m'en laissa ni la liberté ni le temps. Par un mouvement de générosité dont il m'est encore aujourd'hui impossible de lui savoir gré, il me fit le signal de *forcer de voiles*, vint en travers, lâcha une bordée au vaisseau ennemi et amena son pavillon. Je ne saurais exprimer la pénible impression, l'étonnement douloureux que j'éprouvai, lorsque je vis cette belle frégate se rendre ainsi sans combattre. Je savais que l'état-major de *la Séduisante* comptait plusieurs officiers d'une bravoure éprouvée, que le commandant lui-même, sans avoir les qualités que peut seule donner une éducation militaire, était un homme d'honneur, incapable de souiller son nom d'une faiblesse. Je m'étais donc trompé sur la force de l'ennemi. Plus de doute; c'était bien à une esca-

dre de bâtiments de guerre que nous avions affaire. Résister à une escadre étant impossible, les officiers de *la Séduisante* avaient sagement fait d'éviter une effusion de sang inutile.

La Dédaigneuse, au signal de liberté de manœuvre, avait laissé arriver vent arrière. Deux vaisseaux qui avaient sur elle un avantage de marche bien prononcé s'étaient mis à sa poursuite. Elle s'allégea d'un poids considérable en jetant à la mer une partie de son artillerie. Son sillage s'en accrut à peine. A sept heures du soir, nous entendîmes une très-vive canonnade du côté où nous l'avions perdue de vue. A sept heures et demie, tout était rentré dans le silence : *la Dédaigneuse* avait succombé.

Plusieurs des bâtiments anglais continuaient à me poursuivre. Un seul avait pu m'approcher à portée de canon, et encore était-ce l'effet d'une brise fraîchissant graduellement dont il éprouvait toujours l'influence avant nous. Je n'avais pas changé de route; je recevais ainsi le vent du travers, et c'était la meilleure allure de la frégate. Bien que la brise fût encore faible et que les voiles retombassent souvent le long des mâts, nous n'en filions pas moins de six à sept nœuds. La nuit était d'une clarté désespérante. Le disque de la lune avait presque l'éclat du soleil dans nos climats brumeux. A deux heures du matin, le vaisseau se maintenait toujours à la même distance. Le vent fraîchissait.

Cette circonstance pouvait être favorable à un bâtiment plus lourd que la frégate. Je réunis l'état-major sur le gaillard d'arrière, et je le prévins que, si le vaisseau ennemi parvenait à nous engager, mon intention était de l'enlever à l'abordage. Je fis prendre toutes les dispositions qui pouvaient assurer le succès de cette entreprise, et, brisé de fatigue, je m'assis sur le banc de quart. Involontairement mes yeux se fermèrent. Je ne dormis certainement pas dix minutes. En m'éveillant, je m'aperçus que la distance qui nous séparait de l'ennemi s'était sensiblement accrue. A quatre heures du matin, la brise soufflait franchement et sans intermittence. La supériorité de notre marche n'était plus douteuse. L'ennemi leva la chasse. A la manière dont il cargua ses basses voiles, je ne reconnus pas un bâtiment de guerre. Je restai cependant seul de mon opinion. Ce ne fut que plusieurs mois après notre retour en France que nous apprîmes que *la Séduisante* et *la Dédaigneuse* avaient été capturées par un vaisseau de soixante-quatre canons et sept vaisseaux de la compagnie des Indes.

La prise de mes deux conserves me laissait sans instructions. Le commandant de *la Séduisante* n'avait pas jugé à propos de nous faire connaître celles qu'il avait reçues. Il ne nous avait pas même indiqué de point de rendez-vous en cas de séparation. Cependant j'avais à bord près de six mois de vivres,

la frégate était dans un état parfait. Je pensai qu'en continuant à croiser sur les côtes du Brésil, il ne me serait pas impossible de faire quelques captures. J'aurais ainsi le moyen d'échanger un certain nombre de nos camarades que je présumais avoir été déposés à Rio-Janeiro. La chance ne me fut pas favorable. Pendant les vingt jours que j'employai à parcourir la distance qui sépare la baie de Tous-les-Saints de Fernambouc, je ne vis pas une seule voile. Je dus renoncer à l'espoir de réaliser mes projets, et je pris la résolution de rentrer en France. Notre navigation fut sans incidents jusqu'à la hauteur des Açores. Nous venions de traverser cet archipel, lorsqu'un grand trois-mâts se détourna de sa route et se dirigea sur nous. Je fis mettre en panne pour l'attendre. Ce bâtiment portait le pavillon anglais et nous prenait sans doute pour une frégate anglaise. Lorsqu'il fut à portée de voix, je fis hisser nos couleurs et lui ordonnai de mettre en panne. La fortune nous avait envoyé un navire très-richement chargé. Je ne m'en décidai pas moins à le brûler. Il était probable que, pour gagner le port, nous aurions à nous ouvrir un passage de vive force. Ce n'était pas l'heure d'affaiblir notre équipage par des détachements. Je consentis seulement, avant de mettre le feu au trois-mâts à en laisser extraire quelques caisses d'étoffes. La chaloupe et le grand canot furent mis à la mer; la chaloupe ne devait faire qu'un

seul voyage. Mes ordres, sous ce rapport, furent fidèlement exécutés ; mais pendant que, retiré dans ma chambre, je prenais un peu de repos, le grand canot s'établissait en croisière entre la frégate et la prise, et chaque voyage opérait un versement complet dans la chaloupe : c'était la peau de bœuf de Didon découpée en lanières. Je fus fort mécontent lorsque je découvris la ruse à l'aide de laquelle on avait éludé mes ordres. Plus de deux cents caisses avaient été transportées à bord ; la batterie et le pont de *la Mignonne* en étaient littéralement encombrés. Dans le premier moment, je voulais faire tout jeter à la mer ; si je ne le fis pas, ce fut en considération des épreuves qu'avaient déjà subies et des dangers que devaient courir encore ces braves marins, qui, depuis un an et demi, me secondaient avec autant d'attachement que de zèle. Le fruit de leur campagne avait été perdu avec *la Sémillante*, dont le commandant s'était obstiné à conserver le produit de nos prises à son bord, au lieu de le partager entre les trois frégates. Je savais que ce n'était pas une basse cupidité qui animait ces pauvres gens, mais qu'ils seraient tout fiers de rentrer dans le sein de leurs familles avec quelques gages d'une heureuse croisière. Je me bornai donc à réprimander sévèrement l'officier de quart et à exiger que la répartition des marchandises se fît immédiatement, pour qu'on pût au plus vite se débarrasser des caisses. Quelque

activité qu'on pût mettre à ce partage, dont j'avais prescrit de s'occuper jour et nuit, nous étions encore fort empêchés, lorsqu'un autre trois-mâts se montra au vent à nous. Nous changeâmes de route aussitôt, et en quelques heures nous fûmes assez près de ce bâtiment pour lui ordonner à la voix d'amener son pavillon. Cette seconde prise, qui venait directement de Londres, avait une plus grande valeur encore que la première. Je n'eus point le courage de la brûler. J'en confiai le commandement à mon chef de timonerie et l'expédiai pour le port de Rochefort. J'avais soigneusement recommandé à ce sous-officier de ne pas s'approcher de la côte d'Espagne, où je savais que fourmillaient les corsaires anglais. Il ne tint point compte de mes ordres, et crut mieux faire en se dirigeant dès la première nuit sur la baie de Vigo. Posté en embuscade à l'entrée même du port, un corsaire anglais se jeta sur cette prise qui nous aurait tous enrichis, et s'en empara.

La Mignonne cependant poursuivait sa route vers le fond du golfe de Gascogne. Le 15 septembre, elle était à la capé, ballottée par de gros vents de sud-ouest, quand les vigies signalèrent tout à coup un convoi de plus de deux cents voiles. Les frégates qui escortaient cette flotte marchande s'en détachèrent et se mirent à notre poursuite ; mais elles n'étaient point de taille à lutter de vitesse avec *la Mignonne*. Dès qu'une épreuve de quelques heures

les eut convaincues de leur impuissance, elles retournèrent près du convoi, dont elles craignaient qu'une plus longue chasse ne vînt à les séparer. Ce fut à mon tour de les suivre. En dépit de leur surveillance, je me jetai sur la queue du troupeau, et dès la nuit même je coulai deux navires. La nuit suivante, j'en capturai un troisième auquel je mis le feu. Pendant que l'incendie attirait de ce côté l'attention des convoyeurs, j'avais déjà repris ma route vers Rochefort.

J'étais parti de la rade de l'île d'Aix le 7 mai 1799. J'y rentrai le 21 septembre 1800, après mille fatigues et de grandes espérances, auxquelles les résultats n'avaient guère répondu. Sur trois frégates expédiées dans les meilleures conditions et avec le plan le mieux combiné, l'ennemi en avait capturé deux. Le dommage que nous avions causé à son commerce valait-il du moins la perte de ces deux frégates et de leurs sept cents hommes? En vérité, je suis loin de le croire. Je ne veux point sans doute proscrire absolument les campagnes de course : n'eussent-elles d'autre but et d'autre avantage que de diviser les forces de l'ennemi, elles auraient encore leur raison d'être; mais j'affirme qu'il ne faut leur attribuer dans le plan général qu'une importance tout à fait secondaire. Des guérillas ne sont pas une armée, et la France ne serait excusable de borner son ambition à ce triste métier de marau-

deurs que s'il lui était interdit d'aspirer au rôle plus sérieux de grande puissance maritime.

Il est fort bien sans doute de harceler le commerce ennemi. Il vaudrait mieux encore protéger le commerce national et disputer à outrance le terrain qu'on nous propose d'évacuer sans combat. Croit-on que si l'ennemi, organisant avec soin ses convois, continuait à voir affluer sur ses rades les trésors de l'extrême Orient et du nouveau monde, la solitude de nos ports serait suffisamment compensée par les chétives déprédations que pourraient exercer en haute mer nos croiseurs? Croit-on qu'il faille appréhender une conséquence plus fâcheuse de la guerre maritime que le désarmement complet de notre flotte marchande? Le jour où nous nous résignerions à étouffer ainsi de nos propres mains notre commerce et notre industrie, nous pourrions enrichir à nos dépens la navigation neutre, mais nous doublerions aussi, soyons-en convaincus, l'activité de la navigation hostile, car il se trouverait toujours des compagnies d'assurance pour prendre à leur charge les soucis et les risques dont les armateurs voudraient s'exempter. La guerre de course peut être le triste expédient d'un temps de détresse. Aux époques prospères, elle ne devrait être envisagée que comme l'auxiliaire et le complément de la guerre d'escadres.

CHAPITRE III.

Arrivée de *la Mignonne* à Rochefort. — L'escadre de l'amiral Decrès.

Notre arrivée à Rochefort fut un véritable événement. La frégate s'arrêta quelques jours aux divers coudes de la Charente avant de pouvoir remonter jusqu'au port, et pendant tout ce temps il ne fut bruit en ville que des trésors rapportés par les marins de *la Mignonne*. On oubliait le sort des deux autres frégates pour ne voir que notre heureux retour. Si j'avais demandé en ce moment l'équipage d'un vaisseau, je l'aurais aisément trouvé, ne fût-ce que parmi les ouvriers ou les jeunes vagabonds du port. Ces richesses cependant que l'imagination populaire se plaisait à exagérer avaient en réalité bien peu de valeur. Nos hommes avaient d'ailleurs, avant de pouvoir en jouir, à les disputer à la vigilance de la douane. Il est vrai que les marins de *la Mignonne* auraient bravé tous les agents du fisc plutôt que de se laisser frustrer du fruit de leur

croisière. Du reste, je l'avoue, ils avaient en moi un complice. Chaque jour j'accordais à la moitié de l'équipage la permission de descendre à terre. Nos marins débarquaient sur la rive de la Charente dans un état d'obésité qui faisait honneur au commis aux vivres de *la Mignonne;* ils revenaient à bord minces et fluets. Jusque-là tout s'était passé sans scandale; mais pendant que j'étais tranquillement à Rochefort au sein de ma famille, on reçut à bord de *la Mignonne* l'ordre de débarquer à la hauteur de Martrou les soldats de notre compagnie franche. Cette troupe se mit en marche sur deux files, escortant les charrettes qui portaient les bagages. Arrivée aux portes de la ville, elle prétendit que des soldats ne pouvaient, sans se déshonorer, laisser visiter leurs fourgons. Les douaniers protestèrent, et appelèrent la garde à leur aide; mais la garde prit parti pour l'uniforme. Plainte fut nécessairement portée au commandant de la marine. Je fus chargé de faire une enquête. Je la fis, et ne trouvai point de coupables. Pourrait-on, sans se sentir ému, comparer le sort de nos matelots pendant cette guerre à celui des marins anglais? Tout contribuait à garantir aux uns le prix d'un facile labeur; tout tendait à maintenir les autres, après des fatigues et des risques inouïs, dans une condition misérable. Le matelot anglais savait que son pavillon couvrait les mers. Il était presque toujours certain d'avoir un

ami à portée, quand il ne commençait pas le combat avec deux navires contre un. Ses prises trouvaient un passage facile jusqu'en Angleterre; le produit lui en était scrupuleusement payé. Le matelot français, quand il avait pu échapper à la mort et aux pontons, quand il avait bravement livré aux flammes des trésors qui l'auraient fait opulent pour le reste de ses jours, se voyait envier à son retour, par des lois inhumaines, quelques futilités qui n'avaient d'autre prix que celui qu'il y attachait lui-même. Et c'est ainsi qu'on se flattait d'avoir une marine!

Ma part n'était pas considérable dans ce butin qu'eût voulu nous ravir la douane; mais j'avais rapporté de ma longue campagne d'exploration, sous les ordres de M. de Brétigny, le goût des collections. J'avais donc recueilli pendant notre séjour sur la côte d'Afrique des coquilles fort curieuses, des oiseaux écorchés et des oiseaux vivants. De ces derniers il ne m'en restait plus qu'un seul, qui m'avait été donné dans la baie d'Acra : c'était un oiseau fort curieux et fort rare, surtout en France, où tout ce qui venait d'outre-mer était devenu une rareté. Cet oiseau, à peu près de la grosseur d'une grue, était connu sous le nom de paon marin ou d'oiseau royal. La renommée en porta la description jusqu'au ministre de la marine, qui était alors M. Forfait. Le ministre jugea que ce bel animal

pourrait être agréable à la femme du premier consul, et je soupçonne qu'il vit dans le nom que portait l'oiseau d'Acra l'occasion d'une allusion adroite au rôle que l'opinion publique assignait déjà au général Bonaparte. Quoi qu'il en fût, apprenant que je devais me rendre à Paris, il me fit prier d'y apporter mon oiseau royal. Hommage en fut fait à Mme Bonaparte, qui me fit inviter quelques jours après à me rendre à la Malmaison. On sait quelle grâce et quelle affabilité séduisante distinguaient la veuve du général Beauharnais. Elle voulut bien m'engager à l'accompagner dans le parc, et sembla prendre plaisir à me faire raconter mes voyages. Quoique jeune, j'avais déjà beaucoup couru le monde; j'avais surtout visité des contrées où nul n'avait pénétré avant les officiers de *la Truite* et de *la Durance*. Lorsque nous rentrâmes dans le salon, on prit soin de ne pas me laisser isolé au milieu de ce monde nouveau pour moi, et un jeune homme se chargea de me désigner par leurs noms toutes les célébrités qui devaient ce jour-là dîner à la Malmaison. Après le repas, qui fut très-court, Mme Bonaparte vint à moi et me dit : « Ne partez pas, je veux vous présenter au premier consul. » Le premier consul étant absorbé dans de graves entretiens avec l'ambassadeur d'Autriche, M. de Cobentzel, et quelques autres personnages importants, Mme Bonaparte eut la bonté de me renouveler son

aimable promesse, et de m'engager à l'aller voir aussitôt qu'elle serait de retour à Paris; mais, faut-il confesser ici ma gaucherie ou ma rudesse? les prières de mes parents et de mes amis ne purent jamais obtenir de moi que je répondisse à une invitation si flatteuse. Je n'avais rien à solliciter; je n'attendais de récompense que de mes bons services, et, sans être frondeur, je sentais que je ferais sans grâce le métier de courtisan.

Je passai près de cinq mois à Paris sans perdre de vue mon désir de retourner à la mer. Le vice-amiral Bruix allait se rendre à Rochefort pour y prendre le commandement d'une escadre. Je lui fus présenté. Il m'accueillit avec une extrême bienveillance, me promit un commandement sous ses ordres, et en attendant me fit attacher à sa personne en qualité d'aide de camp. Il voulait que je prisse le commandement de la frégate *la Cornélie* portant du 18 et ayant la réputation d'une excellente marcheuse; mais *la Mignonne* allait être réarmée. Je connaissais les qualités de cette frégate. Je n'étais pas certain de celles du bâtiment qu'on m'offrait pour la remplacer. Je demeurai fidèle au navire qui, pendant dix-sept mois, m'avait si bien servi, et je priai l'amiral de ne pas demander pour moi d'autre commandement.

Les deux hommes les plus remarquables qu'ait possédés la marine de la République et de l'Empire,

les seuls qui auraient pu relever notre fortune, sont sans contredit l'amiral Bruix et l'amiral Latouche-Tréville. Après avoir été l'aide de camp du premier, le capitaine de pavillon du second, j'hésiterais à me prononcer entre eux. Tous deux avaient les mêmes passions et la même énergie; cependant, s'il m'eût fallu assigner un rôle à ces deux hommes, j'aurais placé l'amiral Bruix à la tête du ministère de la marine, et l'amiral Latouche à la tête de la flotte.

La santé de l'amiral Bruix malheureusement était déjà déplorable. Cet officier général ne put conserver le commandement de l'escadre qu'il venait de réunir en rade de l'île d'Aix. Les bureaux du ministère lui donnèrent pour successeur le contre-amiral Decrès, qui était alors commandant de la marine à Lorient. Ces souvenirs ne sont pas une œuvre de rancune ou de médisance, — on l'aura peut-être remarqué; — mais il est certains noms qui appartiennent à l'histoire, et celui de l'amiral Decrès est du nombre. Je n'hésite donc pas à dire que, dans mon opinion, le long règne de cet homme d'esprit fut une calamité pour la marine. L'amiral Decrès avait soutenu un très-beau combat sur *le Guillaume-Tell*. Il ne manquait ni de courage, ni d'instruction, ni même d'un certain fonds de bonté; il manquait d'enthousiasme : c'était un sceptique et un railleur. Au lieu de ranimer la confiance des jeunes gens, il prenait plaisir à narguer leur ar-

deur. Il semblait qu'il eût toujours peur que quelque chose ne vînt à grandir auprès de lui. En réalité, cet administrateur si habile, ce courtisan si fin et si ingénieux était, pour l'époque surtout où nous vivions, le pire de tous les ministres.

Notre antipathie mutuelle fut prompte à se déclarer. On célébrait la fête de la République. M. Decrès avait invité à dîner tous les capitaines de l'escadre et les officiers généraux du corps de troupes qu'on avait caserné à l'île d'Aix dans l'attente d'une expédition en Angleterre. L'ordre du jour prescrivait, outre les salves à faire, le simulacre d'un combat naval. Le vaisseau amiral *le Foudroyant* devait commencer le feu, et son premier coup de canon servirait de signal au reste de l'escadre. Nous étions arrivés à la fin du repas; on porta un toast à la République, et tous les convives passèrent dans la galerie du vaisseau pour y jouir du spectacle qui leur avait été préparé. Le premier coup de canon du *Foudroyant* fut immédiatement suivi de celui de *la Mignonne*. L'amiral s'approcha de moi, et, me frappant sur l'épaule : « C'est très-bien, capitaine, me dit-il. Je suis content de votre frégate. » Je m'inclinai pour remercier. « Mais, ajouta-t-il, en présence de l'ennemi, il ne suffit pas de tirer vite : il faut aussi savoir manœuvrer, et ne pas se mettre en position de recevoir des bordées d'enfilade. — Oh! monsieur l'amiral, m'empressai-je de répondre, ce sont là les

éléments de notre métier. » Je ne crois pas que ces paroles fussent une inconvenance, prononcées surtout comme elles l'avaient été avec un accent de bonne humeur. L'amiral n'en jugea pas ainsi. Il se redressa soudain de toute sa hauteur, et, me toisant des pieds à la tête : « Vous êtes bien jeune, capitaine, me dit-il; votre réponse l'est encore davantage. » Je demeurai interdit d'une attaque si imprévue. L'attention de tout le monde s'était portée sur moi, et je commençais à perdre contenance. Je compris cependant que, si je devais être respectueux envers mon supérieur, je n'étais pas tenu d'accepter sans mot dire une avanie publique et faite sans motif. Bien qu'au fond du cœur je me sentisse furieux, je m'appliquai à mettre une grande modération dans ma réponse. « Monsieur l'amiral, lui dis-je avec calme, je n'ai pas eu l'honneur de servir encore sous vos ordres; je ne suis pas connu de vous, et par conséquent je ne puis croire que vous ayez des préventions contre moi.... » Il ne me laissa pas achever ma phrase. « Si j'en avais, s'écria-t-il, vous ne commanderiez pas votre frégate vingt-quatre heures. — Ne pas la commander sous vos ordres, lui répliquai-je avec une véhémence dont je ne fus pas le maître, serait le dernier de mes regrets. » M. Decrès avait trop d'esprit pour ne pas sentir qu'il avait été trop loin, et qu'aucun des spectateurs de cette scène ridicule ne l'approuvait d'avoir pro-

voqué à plaisir un officier qui jouissait déjà de quelque estime dans le corps. Il supporta donc sans mot dire ma réponse ; mais quelques instants après il me fit appeler dans sa chambre. « Jeune homme, me dit-il, vous venez de me faire une réponse qui m'a vivement blessé. Je suis l'ami des jeunes gens. Je les traite sévèrement quand ils agissent comme des enfants ; mais aussi je les protége de toutes mes forces lorsqu'ils s'en rendent dignes. C'est ainsi que je suis fait. Les gens qui me connaissent le savent bien. Voyez plutôt le capitaine C.... Quand il faisait l'armement du vaisseau *l'Union* à Lorient, où j'étais commandant de la marine, je le tourmentais un peu : il était furieux contre moi ; je le fis venir. Si ses yeux eussent été des pistolets, ils m'eussent fait sauter la cervelle. Je lui présentai la main ; il se jeta sur-le-champ à mon cou. Nous nous embrassâmes, et tout fut fini. » Cette espèce d'avance ne pouvait réparer ce que je venais de souffrir. « Le capitaine C..., dis-je à l'amiral, était intimement lié avec vous ; sa réputation était faite. Il pouvait oublier des torts qui sans doute ne l'avaient pas humilié publiquement. Quant à moi, monsieur l'amiral, je n'oublierai jamais que, sans me connaître et sans que je vous en eusse donné le moindre sujet, vous m'avez mis dans le cas de manquer au respect que les règles de la subordination m'imposaient envers un officier général. »

Cette réponse faite, je saluai profondément, j'ouvris la porte de la chambre, et je me retirai, pâle encore d'émotion, sinon de colère. Certes je n'entends pas donner ma conduite en cette circonstance comme un bel exemple de discipline. Ce n'est point là cependant, si l'on y veut bien regarder de près, le genre d'indiscipline auquel on a pu avec juste raison attribuer souvent nos revers. Qu'un officier se montre soigneux de sa dignité et chatouilleux sur le point d'honneur, qu'il contienne à temps par sa fermeté les écarts d'une verve moqueuse ou les excès d'un tempérament irascible, je ne vois pas en quoi le service pourrait en souffrir.

Nous passions notre temps sur la rade de l'île d'Aix dans l'inaction la plus complète. On ne faisait aucune espèce d'exercices; les exercices n'étaient guère de mode à cette époque-là, et cependant nous étions tous rigoureusement consignés à bord. On ne pouvait obtenir que très-rarement la permission d'aller se promener sur le triste rivage de l'île d'Aix, et encore cette faveur n'était-elle accordée qu'à quelques personnes des états-majors. Ce système de réclusion était déjà une imitation des usages anglais, mais les matelots anglais ont à bord de leurs navires d'autres conditions d'existence que les nôtres. Beaucoup de détails auxquels nous attachons une importance exagérée sont sacrifiés uniquement à leur bien-être. Sur ces vaisseaux, où on les retient

quelquefois des années entières, ils sont du moins chez eux. On ne leur envie pas jusqu'à la place que leur corps occupe. On les voit presque constamment attablés dans les batteries, au milieu des ustensiles d'un modeste ménage, vaisselle de luxe si on la compare à nos gamelles et à nos bidons de bois, feuilletant gravement la Bible ou réparant à loisir leurs effets. Ces douceurs domestiques sont nécessaires à la race anglo-saxonne; elles lui tiennent lieu de toutes les distractions qu'une caserne ou un bâtiment ne saurait offrir. Le marin français y attache au contraire peu de prix, et je ne sais trop si son indifférence à cet endroit n'est pas une de ses vertus militaires. En revanche, il est fort sujet à la nostalgie, et l'air de la terre lui est plus nécessaire qu'aux matelots d'outre-Manche. Un dégoût général ne tarda pas à envahir les équipages de l'escadre de Rochefort. Les hôpitaux ne désemplissaient pas. Les embarcations, que le service obligeait d'expédier à terre, étaient abandonnées par leurs canotiers, et en dépit de toutes les précautions le nombre des déserteurs ne cessait de s'accroître. On sentit la nécessité de chercher quelque remède à cet état de choses. Les vaisseaux étaient trop solidement embossés et trop peu manœuvrants pour qu'on pût songer à les faire appareiller. On eut l'idée de mettre sur les frégates les marins les plus jeunes et les moins exercés de l'escadre. Chaque jour, ces bâtiments, convertis en na-

vires instructeurs, durent mettre sous voiles et aller louvoyer dans les pertuis. Il existe trois de ces canaux, donnant tous trois accès à l'embouchure de la Charente : le pertuis Breton, qui sépare l'île de Ré des côtes de la Vendée ; le pertuis d'Antioche, compris entre les îles de Ré et d'Oleron ; le pertuis de Maumusson, formé par la pointe méridionale de cette dernière île et les marais qui s'étendent des bouches de la Charente à l'embouchure de la Seudre. Le pertuis d'Antioche est le plus généralement suivi pour donner dans la rade de l'île d'Aix ; le pertuis Breton, pour entrer au port de la Rochelle ; le pertuis de Maumusson ne sert qu'aux caboteurs.

Je faisais depuis plusieurs mois avec *la Mignonne* ce service d'instructeur. J'étais souvent poursuivi et je poursuivais à mon tour, car des frégates anglaises, pour mieux nous observer, ne craignaient pas de venir jeter l'ancre dans la rade des Basques, entre l'île d'Aix et la Rochelle. J'avais fréquemment échangé des coups de canon avec ces frégates, sans qu'il en fût résulté rien de fâcheux pour nous. Un jour que trois de nos frégates, au nombre desquelles se trouvait *la Mignonne*, avaient mis sous voiles pour louvoyer à l'ouvert des pertuis, une frégate anglaise eut l'audace de nous attendre. *La Vaillante* s'en approcha et commença le feu. Je forçai de voiles pour passer à poupe de l'ennemi et lui couper la retraite. La frégate *la Friponne*, quoique un peu éloi-

gnée, ne pouvait manquer d'être bientôt à portée de prendre part à l'action. L'escadre anglaise se trouvait alors retenue par la marée non moins que par la brise, sous le vent de la tour de Chassiron, qu'elle faisait de vains efforts pour doubler; tout nous donnait les plus belles chances de succès. Il est probable que, du point où son vaisseau était mouillé, l'amiral jugeait mal de notre position et de celle de l'escadre ennemie, puisqu'il nous fit aussitôt le signal de *ralliement général et absolu*, en appuyant ce signal de plusieurs coups de canon. La frégate *la Vaillante*, dont le capitaine était le plus ancien, se crut la première obligée d'obéir à cet ordre; elle abandonna l'ennemi et après avoir laissé arriver força de voiles. « Voilà le capitaine R..., s'écria l'amiral en voyant ce mouvement, qui se couvre de voiles et de honte. » Cependant ce brave officier ne faisait qu'exécuter un ordre qu'il ne pouvait éluder sans devenir coupable. Nous étions à l'ouvert de la rade des Basques. Toute la population de la Rochelle s'était portée sur les remparts pour être témoin d'un combat dont l'issue ne pouvait que nous être favorable. Notre honteuse retraite encouragea la frégate ennemie, elle nous suivit, tirant encore sur nous de ses canons de chasse. Ses boulets, sans m'atteindre, me dépassaient cependant de beaucoup, car, je l'avoue, je n'exécutais qu'à regret l'ordre auquel je n'osais complétement désobéir. J'avais

cargué mes perroquets et mes basses voiles, et je venais tantôt d'un bord, tantôt de l'autre, lâchant chaque fois ma bordée tout entière à la frégate anglaise. J'étais désolé de voir trois frégates françaises paraître fuir devant une seule frégate ennemie. Subir un tel affront sur nos côtes et jusque dans nos rades, c'était une ignominie à laquelle, pour ma part, je ne voulais plus être exposé. A mon arrivée devant l'amiral, bien qu'il me fût fait une réception plus gracieuse qu'à l'ordinaire, je ne crus pas pouvoir me dispenser de représenter l'impression fâcheuse que devait produire sur nos équipages une semblable retraite et la confiance illimitée qu'elle était faite pour inspirer à l'ennemi. L'amiral me comprit très-bien. Je ne doute pas qu'il ne lui fût prescrit d'éviter toute espèce d'engagement avec l'escadre anglaise. Les paroles inconsidérées qu'il avait proférées à l'égard du capitaine R.... lui firent craindre sans doute de ne plus trouver chez ses officiers une docilité qu'il avait lui-même si imprudemment flétrie; il pourrait se trouver alors dans la nécessité de venir avec toute son escadre au secours des frégates qui seraient compromises. Ce fut là, je crois, un des motifs qui firent définitivement suspendre les appareillages des frégates.

Pour ne point paraître complétement inactif, en cessant de travailler à l'instruction des matelots on voulut s'occuper de celle des capitaines et des états-

majors. Un ordre du jour prescrivit de disposer les grands canots pour l'étude des évolutions navales. Jamais, il faut en convenir, leçons ne furent plus nécessaires. Les premiers essais ne furent que confusion. On s'en prit à l'inégalité de marche des canots. En réalité, ce désordre n'avait d'autre cause que l'ignorance complète des règles de la tactique. Les prétentions néanmoins ne manquaient pas. On avait toujours de bonnes raisons à donner pour justifier ses fautes. Des débats irritants s'engagèrent, et l'amiral prescrivit de suspendre les exercices de tactique, comme il avait déjà renoncé à faire appareiller les frégates.

L'amiral Decrès était fort aimable quand il le voulait. La vivacité de son esprit séduisait aisément ceux auxquels il avait l'intention de plaire. Plusieurs aides de camp du premier consul avaient eu l'occasion de le voir à bord de son vaisseau. A leur retour à Paris, ils exprimèrent la haute opinion qu'ils avaient de son mérite. Déjà un traité qu'il avait été chargé de conclure avec des envoyés du roi de Portugal, pendant qu'il était commandant de la marine à Lorient, avait attiré l'attention sur lui. Le 1er octobre 1801, il se vit appelé au ministère de la marine. Il reçut les compliments des capitaines, accompagnés de leurs états-majors, et remit le commandement de l'escadre au capitaine de vaisseau le plus ancien. La marée ne lui permettant pas de se

rendre à Rochefort avant deux heures du matin, il nous retint à bord du *Foudroyant* jusqu'à l'instant de son départ. Je ne pouvais me faire aucune illusion sur les dispositions du nouveau ministre à mon égard. Aussi ne crus-je point devoir sortir en cette occasion de ma réserve habituelle. L'amiral vint à moi et me proposa une partie de dames. Pendant la partie, il me demanda si je désirais qu'il se chargeât de donner de mes nouvelles à mes parents et à mes amis de Paris, qui, par parenthèse, n'avaient jamais été les siens. Je le remerciai froidement, et fis bien, car cette apparente prévenance n'était qu'une nouvelle boutade de son esprit moqueur.

L'amiral Decrès entrait au ministère douze jours avant la suspension des hostilités, six mois avant la paix d'Amiens. Il y resta jusqu'à la chute de l'Empire. Il serait injuste de vouloir apprécier les résultats de sa longue administration, sans tenir compte des immenses difficultés que lui léguait un passé désastreux. Il fut pendant treize ans l'instrument docile et actif d'un génie dont il servit mal les projets impétueux, dont il seconda mieux les efforts réparateurs. Il fit beaucoup pour la régénération de notre marine, très-peu pour le succès de nos armes. La postérité verra peut-être en lui un habile administrateur; elle n'y pourra voir un grand ministre. Il manqua de la première qualité que l'on doit apporter dans ces postes éminents : la saine

appréciation et des choses et des hommes. Soit défaut de jugement, soit défaut de conscience, il ne sut choisir pour les missions les plus importantes que des hommes médiocres et complétement au-dessous de la tâche qui leur avait été confiée. Sous ce rapport, son passage aux affaires fut fatal aux grands intérêts du pays. Trafalgar, Santo-Domingo, les brûlots de l'île d'Aix, sont des souvenirs néfastes dont la responsabilité peut à bon droit remonter jusqu'au ministre. Grâce aux choix malheureux que la marine condamnait par avance, la seconde période de la guerre maritime commencée en 1793 ne fut pas moins funeste ni moins humiliante que la première. C'est cependant au milieu de ces immenses désastres qu'apparaît comme l'aurore d'une époque nouvelle, et que les combats de l'Inde, suivis de combats non moins honorables en Europe, promettent à notre marine de plus importants succès, si elle sait se résigner à les attendre.



CHAPITRE IV.

Une expédition à Saint-Domingue.

La suspension des hostilités maritimes rendait à la France, rentrée en possession de la Martinique et de Sainte-Lucie, l'espoir de rétablir également sa domination dans l'île de Saint-Domingue. A la suite de longues convulsions, cette magnifique colonie, que les Anglais avaient vainement tenté de conquérir, s'était à peu près détachée de la métropole, bien qu'elle en eût conservé le drapeau. Le pouvoir y était tombé entre les mains d'un ancien esclave africain, le fameux Toussaint Louverture. Cruel et ignorant comme la plupart des nègres, Toussaint Louverture était doué cependant d'une grande dextérité et d'une certaine science de gouvernement. Il avait su ramener les noirs au travail et grouper autour de lui la plupart des colons auxquels il restait encore quelque espoir de sauver les débris de leur ancienne fortune. La puissance, quelle qu'en

soit la couleur ou l'origine, ne manque jamais de courtisans. Aucun genre d'adulations ne fut épargné à Toussaint Louverture. On lui éleva des colonnes, des arcs de triomphe, on exalta son génie jusqu'aux nues, et on finit par lui persuader qu'il était prédestiné à inaugurer le règne de la race noire sur la terre. La présidence à vie venait de lui être conférée. Si la France ne voulait pas se contenter d'un hommage de vassalité dérisoire, il fallait qu'elle se préparât à faire valoir ses droits sur Saint-Domingue les armes à la main. Certes on ne pouvait attendre du premier consul que, dégagé de toute préoccupation du côté du continent, ayant à sa disposition une armée et une flotte impatientes, il renonçât comme à plaisir à l'un des plus beaux apanages de l'ancienne monarchie. L'opinion publique le pressait de restaurer notre commerce maritime, de prendre sous sa garde tant d'intérêts follement ou cruellement sacrifiés par la révolution. Il dut céder à cette pression morale, et contrairement à son opinion intime, assura-t-il depuis, il donna l'ordre de rassembler dans les ports de Brest, de Lorient, de Rochefort, de Toulon, de Flessingue et de Cadix une immense expédition. Trente-six vaisseaux de ligne français, bataves ou espagnols, un nombre presque égal de frégates, des corvettes, des bricks et une foule de bâtiments de charge durent transporter à Saint-Domingue une armée de vingt et un mille

hommes, dont le commandement fut confié au général Leclerc, beau-frère du premier consul.

Le contre-amiral Latouche-Tréville fut nommé au commandement des forces navales réunies à Rochefort. Peu de jours après son arrivée, les troupes furent embarquées et réparties sur tous les bâtiments de l'escadre. *La Mignonne*, que je commandais, reçut pour sa part deux cent cinquante hommes. Nous n'attendions plus pour mettre sous voiles que l'avis du départ de l'escadre de Brest. Ce départ eut lieu le 14 décembre 1801, et presque aussitôt nous appareillâmes de la rade de l'île d'Aix. *La Mignonne* avait été choisie pour frégate amirale. Son poste était sous le vent et à portée de voix du vaisseau *le Foudroyant*, à bord duquel flottait le pavillon de l'amiral Latouche. Le jour même de notre appareillage, je pus apprécier l'extrême bienveillance et le coup d'œil de notre nouveau chef. On venait de faire signal à *la Mignonne* de passer à poupe du *Foudroyant*. Par une maladresse de l'officier qui commandait sur le gaillard d'avant, l'ancre de la frégate, déjà hors de l'eau, retomba sur le fond. Cet accident survenait au moment même où j'allais doubler le vaisseau *l'Union*. Arrêtée brusquement par son câble, la frégate se mit à dériver sous le beaupré de ce vaisseau. Un abordage semblait inévitable. Les suites en eussent été très-graves, car la brise était fraîche et la mer assez grosse.

J'ordonnai de couper le câble et d'orienter les voiles en sens contraire. De cette façon, l'effort du vent ne tendait plus qu'à faire rétrograder la frégate, et je m'éloignai à reculons de l'obstacle contre lequel, sans cette manœuvre, j'aurais été infailliblement me briser. Mon beaupré même effleura légèrement les haubans du vaisseau. J'étais vivement contrarié d'un incident qui me privait au début de la campagne d'une de mes ancres. En passant à poupe de l'amiral, je lui rendis compte de l'événement qui m'avait retardé. L'amiral avait tout vu déjà. C'était un homme de mer consommé, rien ne lui échappait des moindres mouvements de son escadre. Loin de me blâmer, il eut la bonté de me féliciter de la manœuvre par laquelle je m'étais tiré d'une position aussi difficile. Dès ce jour, mon cœur lui fut acquis. Je sentis que je venais de rencontrer un homme digne de commander à des officiers et à des marins français.

Quelques jours plus tard, nous étions à la hauteur des îles Canaries; je reçus l'ordre de chasser en avant et de signaler la terre aussitôt que j'en aurais connaissance. Je la découvris en effet quelques heures après m'être séparé de l'escadre. Je revenais vers l'amiral, portant en tête de mât le signal indicateur de la mission dont j'étais chargé. L'escadre marchait alors formée sur deux colonnes. Le vaisseau qui conduisait la seconde colonne, par

un caprice dont je ne puis comprendre le motif, voulut me disputer le passage. Heureusement, certain que je pouvais passer devant lui sans le gêner, je continuai ma route, et l'amiral, qui avait remarqué la manœuvre du vaisseau, l'improuva en m'adressant le signal de satisfaction. De pareils signaux sont flatteurs pour un capitaine, mais ils rendent souvent ses relations assez délicates avec ses camarades. Il vaut mieux, assure-t-on, faire envie que pitié : je le crois volontiers; seulement il me parut alors que, dans une escadre, le premier de ces sentiments était beaucoup plus facile à éveiller que l'autre. Je ne tardai pas à m'apercevoir que cette présomption était juste.

Aux approches de l'île de Saint-Domingue, des grains de pluie et de vent vinrent gonfler la mer, et ne permirent plus de naviguer qu'avec des ris pris aux huniers. J'eus encore cette fois la mission d'aller reconnaître la terre. Avant la nuit, j'avais aperçu l'extrémité orientale de Saint-Domingue, les terres basses de l'île Saona et le cap Engaño, remarquable par sa grande élévation. Je pris de bons relèvements de ces deux points, et, certain désormais de notre position, je me hâtai de venir en rendre compte à l'amiral. Le chef de file de la seconde colonne ne se montra pas plus disposé cette fois que la première à me faciliter l'accomplissement des ordres de l'amiral. Il me héla d'une voix de stentor qu'il espé-

rait bien que je n'entreprendrais pas de lui passer au vent. Je lui répondis que j'étais *porteur d'ordre*, position exceptionnelle devant laquelle toute autre en escadre doit s'effacer, et que je me croyais dans l'obligation, quoi qu'il pût advenir, de continuer ma bordée. Pendant ce pourparler, j'avais déjà dépassé le vaisseau qui prétendait me barrer la route, et je me dirigeais en toute hâte vers l'amiral, qui m'attendait avec impatience. Dès que j'eus fait connaître à ce dernier notre position, il donna l'ordre à l'escadre de serrer le vent, ne voulant pas sans doute être vu de la côte avant que toute l'armée ne fût réunie au point de rendez-vous. Ce point, il faut en convenir, n'était pas heureusement choisi. Au vent de l'île de Saint-Domingue, le temps est rarement beau; on y trouve une mer dure, des orages fréquents, et tout ce qui peut rendre la navigation difficile et pénible. Pendant le peu de jours que nous avons passés en croisière dans ces parages, nos bâtiments ont plus souffert que durant tout le cours de notre longue traversée.

Il m'avait été prescrit de me tenir au vent de l'escadre, à trois ou quatre lieues de distance, afin d'indiquer à la flotte franco-espagnole, partie de Brest sous le commandement des amiraux Villaret-Joyeuse et Gravina, le lieu précis où l'attendaient nos vaisseaux. Le premier bâtiment que j'aperçus était le vaisseau *le Mont-Blanc*, qui éclairait la marche de

cette flotte. Je le conduisis, malgré l'obscurité de la nuit, jusqu'au vaisseau que montait l'amiral Latouche. Au jour, plusieurs vaisseaux espagnols étaienten vue; le soir, toute la flotte nous avait rejoints. Nous fîmes route aussitôt pour la rade du Cap, située à l'extrémité opposée de l'île. Les vaisseaux naviguaient en route libre, seul moyen d'éviter les lenteurs qu'entraîne toujours la formation d'un ordre régulier. Le vent était frais, nous avions un grand sillage, lorsqu'au milieu de la nuit je m'aperçus, en consultant la carte, que nous nous dirigions vers un banc à fleur d'eau nommé la Caye-d'Argent. Nous ne devions pas être à plus d'un mille ou deux des récifs. Je fis immédiatement le signal que la route était dangereuse à tenir, et en même temps je changeai de route le premier. Ce signal fut aussitôt répété à coups de canon par le vaisseau de l'amiral Latouche, qui s'empressa d'imiter les manœuvres de *la Mignonne;* mais tous les bâtiments de la flotte ne furent pas aussi prompts à prendre un parti. Il y eut un instant de confusion et de désordre impossible à décrire : les uns avaient viré de bord, les autres suivaient encore leur première direction. Ce ne fut que par le plus heureux des hasards qu'il n'y eut point d'abordage entre tous ces bâtiments. Je fus d'abord rencontré, sous les nouvelles amures auxquelles je m'étais rangé, par la frégate *l'Uranie*, qui passa si près de nous que son bout-dehors de foc déchira notre brigantine.

J'avais à peine évité ce danger, qu'il s'en présenta un bien plus redoutable : le vaisseau *l'Aigle*, sous toutes voiles, gouvernait de manière à nous couper en deux. J'avais cependant fait hisser à l'arrière et à l'avant de la frégate des fanaux qui indiquaient clairement notre position ; mais ce vaisseau était le chef de file que j'avais doublé deux fois, et son capitaine avait pour principe qu'un vaisseau de ligne ne doit pas se déranger pour une frégate. Hélas ! il n'est que trop vrai, telle est la loi rigoureuse de la tactique. Ce n'est point une raison cependant pour couler une frégate, quand on peut l'éviter. Fort de son droit et brutal déjà comme il le fut plus tard dans un rang plus élevé, le capitaine de *l'Aigle* ne fit pas le moindre mouvement pour se détourner de sa route. L'agilité et l'admirable prestesse de *la Mignonne* la tirèrent cette fois encore du danger.

L'armée longea la côte de Saint-Domingue jusqu'à la hauteur de la ville du Cap ; mais, au lieu d'entrer franchement dans la rade et d'agir avec résolution, on voulut parlementer avec les noirs. Il était facile de venir s'embosser à un quart de portée de canon des quais de la ville, et d'y opérer le débarquement des troupes. Notre hésitation excita les défiances de Toussaint Louverture, qu'on avait jusqu'alors laissé dans l'incertitude sur le parti qu'on prendrait à son égard, et qui n'avait

pas encore complétement méconnu la suprématie de la France. Il ne douta plus qu'on n'en voulût à la fois à son pouvoir et à sa personne. Sa résolution fut prise à l'instant : il ordonna de livrer aux flammes la ville du Cap, et ses ordres impitoyables ne furent que trop bien exécutés par le général Christophe.

L'escadre du contre-amiral Latouche s'était dirigée sur Port-au-Prince; ma frégate seule, qui avait reçu à Rochefort, outre ses passagers, un chargement de munitions de guerre, fut retenue devant le Cap. D'autres divisions furent détachées pour prendre possession du port de Paix et du fort Dauphin. Après beaucoup d'hésitations, on arrêta le point où se ferait le débarquement des troupes qui devaient agir contre le Cap. Ce fut la baie de l'Acul, située à quelques milles à l'ouest de cette ville, qu'on choisit pour une opération qui demandait avant tout la plus grande célérité. Il eût été de beaucoup préférable de débarquer dans l'anse qui se trouve en arrière du fort Picolet. On n'eût été ainsi qu'à une demi-lieue environ de la ville, et on eût évité à nos soldats une marche longue et pénible à travers des montagnes escarpées, où il n'y a d'autre route que des sentiers étroits. Peut-être alors serait-on parvenu à sauver de l'incendie la plus riche cité de Saint-Domingue. Le peu de profondeur de l'eau dans la baie de l'Acul ne permet pas aux vaisseaux de s'ap-

procher de terre. Il fallut transborder sur les frégates les troupes, qui eurent à faire ensuite un assez long trajet dans les chaloupes de l'escadre. Trente-six heures suffirent à peine pour terminer le débarquement. La résistance des nègres fut très-faible ; ils abandonnèrent presque aussitôt le petit fort bâti sur une éminence qui domine la baie, et leur artillerie de campagne, consistant dans un mauvais canon de 4 monté sur une charrette, leur fut enlevée par les premières compagnies qu'on jeta sur la plage. Le général en chef, à la tête de son armée, s'avança vers la ville du Cap. Les difficultés du terrain rendirent sa marche très-lente ; lorsqu'il arriva sur les hauteurs d'où il pouvait découvrir cette malheureuse cité, il n'avait plus sous les yeux que des ruines fumantes : plus de 100 millions de valeur avaient été dans un seul jour la proie des flammes. Ce fut alors qu'on dut regretter les irrésolutions qui avaient amené un tel résultat. Il n'est pas si aisé qu'on le suppose de fermer les yeux au péril et de se jeter tête baissée dans les aventures : il n'en est pas moins du devoir de l'histoire de noter les occasions où le parti le plus audacieux eût été le meilleur et le plus sûr. Dans cette circonstance, ce fut une faute de ne point faire entrer d'emblée les vaisseaux dans la rade : il est probable que les nègres ne s'y fussent point opposés ; mais l'eussent-ils tenté, il n'y avait là aucune fortification capable de résister au feu de notre armée

navale. Le fort Picolet, qui était l'épouvantail de la passe, n'aurait pas supporté pendant deux heures les bordées d'un vaisseau de ligne; il aurait été comblé par les débris de la montagne à laquelle il est adossé.

Les amiraux Villaret-Joyeuse, Gravina et Hartsinck[1] dont la présence, une fois le débarquement effectué, n'était plus nécessaire, se disposèrent à effectuer leur retour en Europe avec tous les vaisseaux qui ne devaient pas faire partie de la station laissée devant Saint-Domingue. Je reçus l'ordre de me rendre à Port-au-Prince et d'y reprendre, près du contre-amiral Latouche, destiné à commander en chef nos forces navales dans la mer des Antilles, la position dont sa confiance m'avait honoré dès notre départ de Rochefort. La vigueur avec laquelle avait été dirigée l'attaque de Port-au-Prince par l'amiral Latouche et le brave général Boudet n'avait pas laissé aux nègres le temps d'organiser sur ce point leurs moyens de défense, ou d'arrêter leur plan de destruction. En moins d'une heure, les troupes furent jetées à terre, tandis que les vaisseaux embossés sous les forts contraignaient les noirs à les abandonner. Il n'y eut un peu de résistance qu'à l'entrée de la ville, où l'on dut échanger avec les insurgés quelques coups de fusil. Les expéditions du fort Dauphin et

1. Le vice-amiral Hartsink avait amené de Flessingue trois vaisseaux et une corvette appartenant à la marine batave.

du port de Paix avaient eu un résultat semblable. La partie méridionale de l'île était restée sous le commandement du général noir Laplume, qui avait établi sa résidence dans la ville des Cayes. Ce général n'hésita pas à se réunir à nous, et ses troupes firent cause commune avec les nôtres. Les succès de notre armée, bien que chèrement payés, furent rapides. Toussaint Louverture, Dessalines, Christophe et presque tous les chefs noirs fuyaient devant nos soldats victorieux. L'armée avait été partagée en divisions destinées à se porter séparément sur divers points de l'intérieur. Ces divisions se réunirent pour enlever la Crête-à-Pierrot, position très-forte où s'étaient rassemblés les débris de l'armée de Toussaint Louverture. On ne put s'emparer de ce camp retranché qu'après plusieurs combats opiniâtres dans lesquels des généraux, le général en chef lui-même et un assez grand nombre d'officiers supérieurs furent blessés. Ce dernier triomphe mit le sceau à notre conquête. La défection ne tarda point à se mettre dans l'armée de Toussaint. Des généraux, des colonels, venaient chaque jour à la tête de leurs soldats faire leur soumission. Dans cette position désespérée, Toussaint Louverture ne pouvait qu'accepter la paix qui lui était offerte. Quoique vaincu, il fit son entrée dans la ville du Cap en triomphateur, escorté d'une garde nombreuse, de ses officiers généraux et de son

satellite Dessalines, le plus astucieux et le plus féroce des nègres. Ainsi, en quelques mois, la France était rentrée en possession de la colonie à laquelle était attachée autrefois sa grandeur maritime. Toussaint Louverture, relégué aux Gonaïves, paraissait y être oublié. L'île était tranquille; les propriétaires et les hommes de couleur revenaient de l'exil, les travaux reprenaient de l'activité. Tout présageait un avenir réparateur.

Tel était l'état des choses lorsqu'une mission de confiance m'éloigna momentanément de Saint-Domingue. Les Anglais avaient perdu près de trente mille hommes en voulant conquérir cette colonie à la faveur des troubles qui la désolaient. Ils ne prévoyaient pas que nous réussirions aussi aisément dans une entreprise dont ils connaissaient mieux que d'autres les difficultés. La promptitude avec laquelle nous avions surmonté tous les obstacles irrita encore leur jalousie. Sous prétexte des inquiétudes que leur causait le voisinage de forces aussi considérables, ils insistèrent pour que nous n'eussions dans les rades de Saint-Domingue qu'un très-petit nombre de vaisseaux. Ce fut pour répondre à ces réclamations que je reçus l'ordre de porter à la Jamaïque un chef de bataillon, aide de camp du général en chef. Notre mission fut facile à remplir: nous fîmes connaître au gouverneur et à l'amiral que la plupart de nos vaisseaux étaient déjà en route pour

l'Europe, et que nous n'avions conservé que ceux qui étaient absolument nécessaires au service de la station[1].

On ne saurait imaginer un accueil plus empressé que celui qui nous fut fait dans la colonie anglaise. Des voitures furent mises à notre disposition, afin que nous pussions visiter la ville de King's-Town ainsi que les environs. Le capitaine Brisbane, du *Goliath*, voulut nous avoir à dîner à son bord. Le nombre des invités donnait à ce dîner les proportions d'un banquet. La plupart des officiers supérieurs de l'escadre anglaise et de la garnison y figuraient. Je me rappelle encore avec quel étonnement je me trouvai assis à la table de gens que dix années de guerre m'avaient appris non-seulement à haïr, mais à considérer comme nos ennemis

1. En 1802, les Anglais ne songeaient pas encore à émanciper les noirs de la Jamaïque et l'indépendance des habitants d'Haïti ne leur semblait peut-être pas d'un bien salutaire exemple pour les esclaves des colonies voisines. Le contre-amiral Duckworth, qui commandait à cette époque les forces navales de l'Angleterre dans la mer des Antilles, me remit pour l'amiral Latouche une lettre dont je me bornerai à citer la dernière phrase. « I flatter myself (écrivait cet officier général à l'amiral Latouche), you will do me the honor to place such confidence in my assurances as to be fully convinced that the force under my command can never be designed to check the progress of your arms in Santo Domingo to which the enlightened world must anxiously wish complete success. » Ainsi, de l'aveu même d'un amiral anglais, le monde civilisé devait ardemment désirer le triomphe de nos armes à Saint-Domingue. Que n'avons-nous su mériter toujours ce triomphe, et surtout le consolider !

naturels et irréconciliables, dont j'ignorais alors la langue, qui ne savaient pas pour la plupart un mot de la mienne, et dont les usages me semblaient d'une grossièreté révoltante. Ce luxe de table si différent du nôtre, ces énormes pièces de viande faites pour figurer dans un festin homérique, ces ragoûts épicés à emporter le palais, cette profusion de vins frelatés et capiteux, ces toasts multipliés qui faisaient disparaître de moment en moment quelques-uns des convives sous la table, cet appétit brutal, cette ivresse sans gaieté, tout cela me semblait digne d'un peuple de barbares. Les Anglais d'aujourd'hui ne sont plus heureusement ceux de 1802, et je ne comprends pas qu'il y ait parmi eux des Saxons assez obstinés pour le regretter.

Le séjour de la Jamaïque devait nous laisser de bien tristes souvenirs. La fièvre jaune éclata tout à coup à bord de la frégate. Cette circonstance me faisait un devoir de précipiter mon départ. Je mis sous voiles dans l'espoir que l'air pur de la mer arrêterait les progrès de la terrible maladie : habituelle illusion de ceux qui éprouvent pour la première fois la malignité du climat des Antilles ! Dans l'espace de trois jours, j'eus à regretter la perte de dix-neuf hommes. Plus du double de ce nombre étaient alités. Jusqu'à notre arrivée devant Port-au-Prince, notre situation ne fit que s'aggraver. En mouillant sur cette rade le 11 mai 1802, après une absence de

vingt jours à peine, je trouvai l'île de Saint-Domingue en proie à la même épidémie[1]. Mon premier soin fut de faire déposer mes malades à terre. Il n'y avait encore d'autres hôpitaux que des maisons étroites, mal aérées et dépourvues des objets les plus essentiels. J'allais régulièrement matin et soir visiter nos pauvres marins, qui presque tous avaient déjà fait de longues campagnes avec moi. Ils se montraient sensibles aux témoignages de mon affection, et réclamaient toujours ma présence au moment d'expirer. La fièvre jaune s'attaquait plus particulièrement aux jeunes gens. Dix aspirants doués d'une brillante santé, gais, actifs, laborieux, étaient embarqués sur la frégate *la Mignonne*. Tous les dix furent atteints par l'épidémie; huit d'entre eux succombèrent. Au nombre de ces derniers se trouvait un jeune parent que j'aimais beaucoup; mes soins ne purent le sauver. Un de mes officiers, qui avait fait en qualité d'aspirant de première classe la campagne du *Milan*, Michon, un de mes plus chers camarades d'école mourut aussi entre mes bras. Tout attendrissement était alors funeste, et j'avais remarqué plusieurs fois que les pleurs étaient l'indice d'une fin prochaine. Je ne sais si ce fut le profond

1. « La maladie du pays fait dans ce moment de grands ravages parmi les troupes. La mort moissonne au Cap de vingt-cinq à trente hommes par jour. Elle frappe plus particulièrement sur les officiers. » (*Lettre du contre-amiral Latouche*. 18 mai 1802.)

chagrin dont j'étais dévoré, ou la contagion de cet air méphitique, qui me livra au fléau dont je bravais avec désespoir l'influence. Un soir je me sentis tout à coup saisi d'un violent mal de tête; j'eus à peine la force de sortir de l'hôpital et de me rendre à bord. Une fièvre ardente se déclara, et deux heures après je vomissais le sang. Les médecins trouvèrent mon état des plus graves : ils décidèrent que je devais être immédiatement transporté à terre, où l'on m'avait déjà fait préparer une chambre. Une copieuse saignée au pied que l'on rouvrit le lendemain et les soins attentifs d'une femme de Saint-Domingue me rendirent à la vie. Au bout de trois mois, on ne me considérait pas encore comme tout à fait hors de danger. L'épidémie prenait indifféremment ses victimes parmi les marins et parmi les soldats[1]. Il devint indispensable de réorganiser les équipages en

1. Le 11 juillet 1802, le contre-amiral Latouche écrivait du môle Saint-Nicolas au ministre de la marine : « Je n'ai à vous informer que de choses sinistres touchant la marine, qui s'anéantit, quant au personnel, par une maladie caractérisée d'*ataxie bilieuse*. Cette maladie qui d'abord s'était déclarée au Cap, et qui paraissait s'y concentrer, a bientôt étendu ses ravages sur les autres points de la colonie. Le Port-Républicain (Port-au-Prince) en a été vivement attaqué, et pendant les quinze jours que j'ai passés à ce mouillage, j'ai mis cent vingt hommes du *Foudroyant* à l'hôpital, dont la moitié sont morts.... Les équipages des frégates *l'Indienne*, *la Guerrière* ont beaucoup souffert; à peine en reste-t-il un tiers de celui de *la Franchise; la Revanche* est réduite à 147 hommes. La mort a moissonné la plus grande partie des aspirants de la station. »

opérant de larges réductions dans l'effectif de chaque bâtiment. *La Mignonne* ne devait plus avoir que cent quarante hommes, officiers compris, au lieu de deux cent soixante-quinze. Tous les autres bâtiments de la station subirent des réductions analogues. Afin de réparer nos pertes, on fit, comme en Angleterre, la presse sur les navires de commerce. On prit à ces bâtiments un homme sur six; cette ressource fut insuffisante; elle ne compensait même pas les pertes journalières.

L'amiral Latouche s'était décidé à ne conserver sur les côtes de Saint-Domingue que les bâtiments dont les services lui avaient paru indispensables. Il avait renvoyé tous les autres en France, trouvant à cette mesure le double avantage de soustraire l'élite de notre personnel maritime aux ravages de l'épidémie et de fournir au ministre les moyens de faire passer promptement à la colonie des renforts dont il ne cessait de représenter l'urgente nécessité. Le 12 juillet 1802, il fit partir pour Brest le vaisseau *le Foudroyant* qui avait à réparer de sérieuses avaries, suite d'un échouage dans la baie du Cap, et il arbora son pavillon sur la frégate que je commandais. Très-mécontent déjà de la tournure que prenaient les affaires, l'amiral s'était retiré au môle Saint-Nicolas, le port le plus salubre de l'île, situé en face de l'extrémité orientale de Cuba, dont une quinzaine de lieues le séparent. De là nous assistions en

spectateurs impuissants, mais non indifférents, à la décadence de notre domination. Le patriotisme de l'amiral Latouche ne put se résigner longtemps à ce rôle passif. Il jugea que la gravité des circonstances réclamait sa présence auprès du capitaine-général. Nous mîmes sous voiles, et bien que les vents fussent contraires, le 27 août, cinq jours après notre départ du môle, nous laissions tomber l'ancre devant la ville du Cap. L'aspect de cette rade, que j'avais laissée si animée il y avait peu de mois, était bien changé. Les bâtiments de guerre comme les bâtiments de commerce avaient disparu. Déjà on parlait d'abandonner une île si funeste, d'embarquer l'armée et de la ramener en France. L'arrivée de nouveaux renforts, et, je crois aussi l'influence de l'amiral Latouche firent abandonner ce honteux projet.

Tout ce qui se passait alors dans la colonie présageait un avenir effrayant. L'armée s'épuisait par des pertes continuelles. Les nouvelles troupes qui arrivaient de France résistaient à peine quelques jours à la maligne influence du climat. Le désordre était dans les esprits et dans l'administration. La cupidité des uns, l'orgueil ou la faiblesse des autres devaient fatalement amener un soulèvement général. On le sentit et on crut prévenir la révolte en organisant la terreur. Les troupes noires furent désarmées; on fusilla leurs chefs; on fit enlever Toussaint Louverture, que l'on accusa de conspirer, et

l'on n'excepta pas même de la proscription les mulâtres qui, contraints d'émigrer, étaient revenus dans l'île avec nous. Sur tous les points de la colonie se multiplièrent les supplices. Pendant que des actes d'oppression inqualifiables détachaient de notre cause le peu de partisans qui lui étaient restés fidèles, les nègres s'organisaient partout. Les Anglais et les Américains, malgré la surveillance de nos bâtiments légers leur fournissaient des armes et des munitions. Les insulaires de la classe inférieure, connus dans les colonies sous le nom de *petits blancs*, trahissaient par cupidité la cause à laquelle la couleur aurait dû les rattacher. Les communications ne tardèrent pas à être interceptées avec l'intérieur. Il fallut se réfugier dans les villes, d'où on ne pouvait plus sortir sans être exposé à l'impitoyable férocité des nègres.

Le général Leclerc, qui était d'une constitution peu robuste, ne put résister à l'excès de ses angoisses et de ses travaux. Il mourut presque subitement le 2 novembre 1802. Quoi qu'en aient pu dire ses détracteurs, le général Leclerc était un homme de bien et de mérite. Sa bravoure, sa probité, son aptitude aux affaires eussent sauvé la colonie, si ses ordres eussent rencontré plus d'obéissance. Le général Rochambeau, qui commandait à Port-au-Prince, succéda au général Leclerc. A cette époque, je le dis à regret, bien peu de gens

eusssent osé proposer de garder encore quelques ménagements vis-à-vis des rebelles. Le nouveau chef de l'armée inaugura son commandement par une vigoureuse offensive. Pendant les deux premiers mois, plusieurs actions heureuses vinrent exalter outre mesure la confiance des soldats et les espérances des colons. Déjà on demandait au gouvernement de la métropole « de se hâter de rendre définitif par des lois, ce que les autorités de la colonie ne pourraient promulguer que provisoirement, *c'est-à-dire l'esclavage dans toute son étendue et l'exécution littérale du Code noir*[1]. » On croyait ne plus avoir à s'occuper « que des mesures de répression que la soumission ou la défaite des rebelles devait faire naître[2]. » Cet espoir fut de courte durée. Bientôt la population noire tout entière, les mulâtres eux-mêmes, malgré l'antipathie profonde qui les séparait des nègres, se trouvèrent en armes. Ce n'était plus des soulèvements partiels qu'on avait à étouffer. Saint-Domingue était à reconquérir.

Je ne saurais le dissimuler : la guerre de Saint-Domingue restera une des plus tristes pages de notre histoire, malgré les prodiges de valeur et de dévouement qui ajoutèrent encore sur cette terre lointaine à l'éclat de nos armes. Je voudrais n'avoir jamais été témoin des atroces représailles par

1. Lettre de l'amiral Latouche au ministre de la Marine. 23 janvier 1803. — 2. *Id.*

lesquelles, dans le cours de ces deux années, on se crut autorisé à répondre aux cruautés inouïes et aux trahisons multipliées des rebelles. Grâce à Dieu, je ne suis pas le seul officier de marine qui, au milieu de ces déplorables événements, ait mieux aimé braver les lois de la discipline que manquer aux lois de l'humanité. Cependant les représailles que je condamne, on les peut comprendre, si on ne les doit pas excuser. Des ennemis barbares rendent inévitablement la guerre féroce. L'expédition de Saint-Domingue en 1802 et la campagne de l'Inde en 1857 n'ont, sous ce rapport, rien à se reprocher. « La population entière des noirs, écrivait l'amiral Latouche, le 24 février 1803, s'est soulevée pour détruire tous les blancs. C'est le but de cette guerre, *comme la destruction des nègres en doit être le terme.* » Les officiers de l'armée du Bengale ne s'étonneront pas sans doute que cet affreux programme ait pu trouver de nombreux adhérents dans un pays où il n'était guère de famille qui n'eût un meurtre ou une offense plus grave encore à venger. Mais si les nègres, démons à face humaine, avaient, presqu'à juste titre, cessé d'être considérés comme des hommes, s'ils avaient en quelque sorte perdu le droit d'émouvoir la pitié, fallait-il pour cela se montrer plus cruel que l'implacable ennemi dont on avait juré d'anéantir la race, ne pouvant réussir à la replacer sous le joug? Hélas! l'excès des maux et la

mort sans cesse menaçante n'inspirent pas toujours à l'homme de salutaires pensées. Dans tous les temps de calamités publiques, n'a-t-on pas vu les plus simples notions du devoir s'obscurcir, et les cœurs, quand ils ne s'abandonnaient pas à une morne indifférence, ou à de folles dissipations, obéir sans remords aux instigations pernicieuses d'un amer dégoût ou aux redoutables entraînements d'une aveugle frénésie?

CHAPITRE V.

Combats de Léogane et du Petit-Goave. — Désastres de l'expédition.

Dès le mois de septembre 1802, l'amiral Latouche avait transporté son pavillon de la frégate *la Mignonne* sur le vaisseau *le Dugay-Trouin* et m'avait rendu au service de surveillance qui exigeait impérieusement l'emploi de toutes les frégates. J'occupais depuis plus d'un mois la station de Port-au-Prince, lorsque je reçus l'ordre de me rendre immédiatement devant Léogane. Les révoltés pressaient vivement cette ville, regardée à bon droit comme la clef de Port-au-Prince, dont elle n'est éloignée que d'une vingtaine de milles. Assise sur un terrain tout à fait plat, n'étant dominée par aucune éminence, ne pouvant être que difficilement insultée par des vaisseaux, puisqu'elle est à plus de deux mille mètres du bord de la mer, Léogane eût pu faire une excellente place de guerre. Avant la création du Cap et de Port-au-Prince elle avait été

la capitale de la colonie : mais elle était descendue depuis lors au rang des villes secondaires. Son importance actuelle était toute stratégique : par sa position, elle commandait la chaussée qui mettait Port-au-Prince en communication avec les divers mouillages de la partie occidentale et méridionale de Saint-Domingue.

Parti dans l'après-midi de la baie de Port-au-Prince, je laissais, avant le coucher du soleil, tomber l'ancre sur la rade de Léogane. Ce ne fut que le lendemain que je pus entrer en relations avec la ville, située, je l'ai dit, à près de trois quarts de lieue de la plage. Une escorte de vingt-cinq cavaliers noirs me fut aussitôt envoyée, avec un bon cheval, par l'officier commandant la place. Nous n'eûmes à nous défendre d'aucune attaque pendant ce court trajet. La garnison se composait de cent cinquante hommes de couleur, retranchés au centre de la ville, sur la place principale, sans vivres et sans munitions. Les insurgés avaient souvent franchi l'enceinte extérieure de la place, qu'ils avaient pillée, mais ils étaient toujours venus échouer contre le sang-froid du petit nombre de braves au secours desquels il était bien temps qu'on accourût. Je pris note de tous les besoins de cette intrépide poignée d'hommes, et je repartis pour la plage, accompagné du détachement qui m'avait déjà escorté. Si nous n'avions pas éprouvé d'opposition pour arriver

jusqu'à Léogane, il n'en fut pas de même au retour. Les insurgés s'étaient embusqués dans les fourrés qui bordent la route; ils nous saluèrent d'une vive fusillade jusqu'au moment où nous fûmes à portée de la caronade dont j'avais fait armer ma chaloupe. Je m'empressai de faire parvenir à Léogane les divers objets qui m'avaient été demandés; mais le nombre des ennemis grossissait chaque jour. Ils investirent complétement la place, et ils finirent par s'emparer d'une batterie de vingt pièces de gros calibre, construite sur le bord de la mer pour assurer la défense de la rade. Les communications furent dès lors interceptées, et il nous fut impossible de continuer à ravitailler la garnison de Léogane. Dans cette situation désespérante, j'envoyai une petite goëlette, qui avait été placée sous mes ordres, demander des renforts à Port-au-Prince. En attendant, je cherchai à déloger les insurgés de l'ouvrage dans lequel ils s'étaient retranchés. Les revêtements en terre demeurèrent impénétrables à mes boulets; j'y aurais épuisé, je crois, toutes les munitions de la frégate. J'avais recueilli à bord de *la Mignonne* plusieurs noirs échappés aux fureurs de Dessalines[1]; l'un d'eux m'avait déjà rendu d'importants services. Je le fis venir et lui proposai de porter pendant la nuit une lettre au commandant

1. Les nègres créoles ne se montraient guère moins cruels envers les nègres Congos qu'envers les blancs.

de Léogane. Cet homme courageux accepta sans hésiter une mission dans laquelle il y allait presque à coup sûr de sa tête. La lettre que je lui confiai renfermait une série de signaux. Dès que l'obscurité fut complète, je le fis mettre à terre. Une de nos pirogues le déposa silencieusement sur la plage; cinq minutes après des cris affreux se faisaient entendre, suivis presqu'aussitôt de plusieurs coups de fusil. Je ne doutai pas que mon malheureux messager n'eût été découvert et fusillé sur-le-champ. Ma surprise et ma joie furent bien grandes, lorsque, vers dix heures du soir, je vis s'élancer dans la direction de la ville deux fusées qui m'annonçaient que ma lettre était parvenue à sa destination. Avant le point du jour, ma longue-vue était braquée du côté de Léogane. J'aperçus nos signaux qui flottaient au vent. La place m'annonçait qu'elle pouvait encore tenir pendant deux ou trois jours.

Le nègre qui s'était chargé de porter ma missive n'avait pu prendre pied sur le rivage, sans attirer l'attention des révoltés; mais il avait eu la prévoyance de se mettre entièrement nu et de se frotter d'huile. Plusieurs fois ses adversaires mirent la main sur lui, sans pouvoir le saisir. Ce fut alors que partirent les cris qui étaient arrivés jusqu'à nous. Le nègre était agile. Au milieu de ce péril pressant, il conserva toute sa présence d'esprit. Après avoir brusquement écarté les gens qui l'entouraient, il se mit à fuir, et,

comme il le disait avec le sang-froid d'un héros et la sagacité d'un sauvage, « la couleur noire ne se distingue pas aisément la nuit. » Il fut bientôt hors de vue. Au lieu de continuer à suivre le sentier, il se jeta de côté, se coucha dans les broussailles et ne bougea plus. Les insurgés passèrent près de lui, le croyant toujours devant eux : ils firent feu dans la direction que, selon toute probabilité, celui qu'ils poursuivaient avait dû prendre. Lorsqu'ils eurent perdu l'espoir de l'atteindre, ils se concertèrent pour lui couper le chemin de la ville. Leur ennemi les avait prévenus ; il arriva aux avant-postes français le premier. Son salut était à ce prix ; mais l'approche de ces avant-postes allait l'exposer à un double péril. S'il avait à redouter la rencontre des rebelles, il ne devait pas moins craindre les balles des sentinelles françaises. Son intelligence trouva réponse encore à ce dilemme : il se glissa en rampant le long du sentier jusqu'à ce qu'il fût à portée de voix de la première sentinelle. C'était là le moment critique. Au lieu de se redresser brusquement, il s'étendit à plat ventre sur le sol, et, sans bouger de cette position, cria au factionnaire qu'il était porteur d'une lettre du commandant de la rade. On s'avança vers lui, et on s'empressa de le conduire dans l'intérieur de la place.

Les renforts que j'avais demandés ne se firent pas attendre. Le lendemain matin, la goëlette *la Flamme*,

accompagnée de l'aviso que j'avais expédié à Port-au-Prince, m'apporta cent hommes de troupes de ligne. Je pris toutes mes dispositions pour une attaque de vive force. *La Mignonne* s'embossa devant la plage : son artillerie, qui commandait la route de Léogane à Port-au-Prince, battait également tout l'espace compris entre la batterie tombée au pouvoir des insurgés et un grand village dans lequel de nombreux tirailleurs se tenaient embusqués. Le brick *l'Arcole*, arrivé depuis cinq ou six jours sur la rade, fut mouillé le plus près possible du rivage, et spécialement chargé de protéger le débarquement. La goëlette *la Flamme*, l'aviso et la chaloupe de *la Mignonne*, postés de l'autre côté de la batterie, la prenaient à revers, et coupaient la retraite aux noirs. Je joignis à la nouvelle troupe placée sous mes ordres soixante marins dont je confiai le commandement à un enseigne de vaisseau qui m'avait en mainte occasion appris à compter sur son sang-froid et sur sa bravoure. Toutes ces mesures prises, je signalai à la ville de Léogane que j'allais attaquer les révoltés, afin que la garnison pût agir de son côté.

En abordant la côte, nos embarcations furent assaillies par une fusillade très-vive partant d'un retranchement que les insurgés avaient creusé dans le sable pendant la nuit. Quelques hommes furent blessés ; dans le nombre se trouva l'officier qui com-

mandait les soldats d'infanterie. Je m'aperçus qu'il y avait de l'hésitation parmi nos hommes, que personne ne débarquait, et que le moindre retard pouvait avoir les suites les plus graves. Je me jetai aussitôt dans mon canot, et j'arrivai au milieu des nôtres; l'enseigne de vaisseau qui commandait nos marins et le commis aux revues de la frégate, qui m'accompagnait *en amateur*, furent les deux premiers qui sautèrent à terre. Leur exemple donna l'élan aux autres. Pendant qu'on se battait sur ce point, les nègres qui se tenaient en réserve dans l'intérieur de la batterie débouchèrent tout à coup pour venir au secours de ceux qui se débandaient. *La Mignonne* et *l'Arcole* leur envoyèrent une bordée à mitraille et leur tuèrent beaucoup de monde. Bientôt leur déroute fut complète. Nous les poursuivions avec ardeur. Je suis convaincu que si en ce moment la garnison de Léogane eût fait une sortie, nous eussions obtenu un succès décisif. Malheureusement l'officier qui, depuis plusieurs mois, défendait si héroïquement cette ville venait d'être remplacé par un autre commandant, brave sans doute, mais arrivé récemment de France, et ne connaissant ni les localités, ni ce genre de guerre. L'ennemi cependant ne s'arrêtait pas; il fuyait dans toutes les directions, à travers les cotonniers et par des sentiers qui nous étaient inconnus. Je craignis qu'une plus longue poursuite ne nous entraînât dans quelque embus-

cade, et j'ordonnai de battre en retraite pour rallier nos gens. Dans cette chaude affaire, nous eûmes une vingtaine d'hommes tués; notre plus grande perte fut celle du brave enseigne de *la Mignonne*. Emporté par son courage, il se jeta dans un gros d'insurgés. Un cavalier lui fendit la tête d'un coup de sabre. Les blessés heureusement ne furent pas en proportion des morts. Nous n'en eûmes pas plus de cinq ou six. Avant d'effectuer mon retour à bord de *la Mignonne*, je fis établir les troupes dans la batterie d'où nous venions de débusquer les révoltés.

Il était à peu près cinq heures du soir quand nous vîmes arriver à bord de la frégate un bateau du pays, portant le général de brigade Lavalette. Cet officier général était envoyé de Port-au-Prince pour diriger l'expédition que nous venions de terminer. Je lui en donnai tous les détails, et afin qu'il pût de ses propres yeux apprécier la situation, nous descendîmes dans la matinée du lendemain sur le point même où s'était opéré le débarquement. Il put juger, au nombre des cadavres ennemis restés sur le terrain, que la résistance avait été opiniâtre. Nous entrâmes dans la batterie, nous y prîmes une escorte et nous nous rendîmes en ville. Pendant la route, le général Lavalette qui était bon juge en pareille matière, voulut bien me répéter à diverses reprises : « C'est une brillante affaire, monsieur le commandant; vous venez de rendre un immense

service à la colonie. En sauvant Léogane, vous avez sauvé Port-au-Prince. » Sa surprise fut extrême quand il vit le réduit où la garnison avait résisté aux assauts de masses énormes d'insurgés, et son premier soin fut de donner à ces braves soldats les éloges que méritait si bien leur admirable conduite.

Accompagnés de notre escorte, nous reprîmes, toujours à pied, le chemin par lequel nous étions venus. Ce second trajet ne fut pas aussi paisible que le premier. Les nègres étaient déjà postés dans les broussailles, ils firent feu sur nous; mais le général savait mieux que moi comment on éclaire une route. Il donna l'ordre aux soldats de l'escorte d'appuyer à droite et à gauche, et pendant que ces tirailleurs échangeaient à distance des coups de fusil avec les nègres, nous pûmes continuer notre entretien aussi tranquillement que si nous eussions cheminé en pays ami. Nous rentrâmes à bord de la frégate, et après le dîner le général Lavalette repartit pour Port-au-Prince. Il fallait ne pas perdre le fruit de ce premier avantage. Je me décidai donc à prolonger mon séjour sur la rade de Léogane. Déjà les insurgés étaient moins entreprenants; ils se bornaient à incendier les habitations de la plaine et ne gênaient plus les communications avec la ville. Leur nombre cependant ne cessait de s'accroître; on les voyait de loin s'exercer au manie-

ment des armes, aux manœuvres d'infanterie, et défiler en corps considérables : tout faisait présager qu'ils ne tarderaient pas à reprendre l'offensive.

Près d'un mois s'était écoulé depuis le combat de Léogane, lorsque je reçus de l'amiral Latouche une lettre remplie des éloges les plus affectueux, à laquelle se trouvait jointe ma nomination au grade de capitaine de vaisseau. Le capitaine-général me conférait cette récompense à titre provisoire, en vertu des prérogatives extraordinaires dont il était investi. Ma nomination fut ratifiée le 4 mars 1803 par le premier consul, qui la fit insérer au *Moniteur* sans consulter et même sans prévenir le ministre de la marine : nouveau grief contre un homme qui ne possédait point déjà les sympathies de ce ministre !

En ce moment, l'amiral Latouche venait de quitter le Cap et d'arriver à Port-au-Prince sur le vaisseau *le Duguay-Trouin*. Il voulut me rappeler près de lui. La révolte grandissait partout et menaçait tous les points de l'île à la fois. La ville de Saint-Marc, située en regard de Léogane, sur le bord opposé de l'immense golfe de Port-au-Prince, était assiégée et près de succomber ; elle ne pouvait être sauvée que par un prompt secours. On se hâta de faire embarquer sur ma frégate un tel nombre de soldats, qu'il était impossible de passer de l'arrière à l'avant. Néanmoins au point du jour

nous étions sous voiles, et le soir même nous jetions l'ancre à portée de pistolet de la plage qui borde la ville de Saint-Marc. Le débarquement fut effectué en un instant. Les révoltés prirent immédiatement la fuite. Nous n'eûmes donc qu'à renforcer la garnison d'une portion des troupes que nous avions amenées. Trois jours à peine après notre départ, nous étions de retour à Port-au-Prince. Ces expéditions rapides intimidaient les nègres, qui n'essayaient jamais de lutter contre nous que lorsqu'ils se trouvaient en forces très-supérieures. Malheureusement les renforts que la France envoyait au secours de Saint-Domingue n'arrivaient jamais que par détachements trop faibles pour combler les vides de notre armée. Dès leur débarquement, il fallait les mettre en campagne. L'ennemi n'ignorait pas que le climat combattait en sa faveur, que, pour vaincre ces vaillants soldats qui lui inspiraient tant de crainte, il suffisait de les obliger à s'exposer aux ardeurs du soleil ou à subir quelques heures de pluie. Quinze ou vingt jours suffisaient pour anéantir d'héroïques régiments, composés de jeunes gens sains, robustes, dont le courage éprouvé venait de porter la France au plus haut degré de gloire que nation militaire eût jamais connu.

Quel était donc le mauvais génie qui présidait à ces envois de troupes arrivant constamment à Saint-Domingue dans la saison la plus insalubre ? Pour-

quoi fractionner ces renforts au lieu de les expédier en masses imposantes[1] ? L'armée du général Leclerc n'était que de vingt-trois mille hommes ; elle avait

1. Je ne répondrais pas qu'on ait jamais connu d'une façon bien précise ni au ministère de la guerre, ni au ministère de la marine le nombre total des soldats qui ont été envoyés à Saint-Domingue. On expédiait, en effet, dans cette colonie des troupes de toute provenance et de toute origine. On les expédiait de nos ports de commerce et des ports étrangers dont nous disposions. Le contrôle de pareils envois devait être assurément fort difficile à tenir. L'amiral Latouche n'exagérait rien lorsque dans une lettre particulière à M. Forestier, directeur au ministère de la marine, lettre dont je suis resté dépositaire, il appelait Saint-Domingue *un filtre d'hommes et d'argent*. Qu'on en juge par ce simple extrait de son journal :

« Arrivée des bâtiments à la station du nord. — 31 mai 1803. — *La Cornette*, de Marseille, ayant 400 hommes à son départ, dont elle a jeté 37 à la mer et débarqué 122 malades.

12 juin. — *Le Braque*, de Gênes, ayant 376 hommes dont il n'a perdu que 2 et mis 10 seulement à l'hôpital.

13 juin. — *Le Nécessaire*, de Nantes, avec 80 hommes, en a perdu 13 et 21 à l'hôpital.

13 juin. — *Le Théobald*, du Havre, avait 300 hommes à son départ, en a jeté 136 à la mer et mis 129 aux hôpitaux du Môle. Ce bâtiment, arrivé hier au Cap, n'y a débarqué que 35 hommes en état de faire le service.

15 juin. — *La Sally*, du Havre, ayant 250 hommes à bord, dont elle a jeté 14 à la mer et mis 46 à l'hôpital.

20 juin. — *Le Mars*, du Havre, 300 hommes dont 17 ont été jetés à la mer et 40 mis à l'hôpital.

24 juin. — *L'Auguste*, de Marseille, ayant 248 hommes, dont il a jeté 102 à la mer et mis 40 à l'hôpital.

24 juin. — *La Bonne-Mère*, de Marseille, 300 hommes, dont 50 ont été jetés à la mer et 20 mis à l'hôpital.

fait la conquête de la colonie dans l'espace de quelques mois, alors que Toussaint Louverture était entouré des régiments qu'il avait organisés et disciplinés. Ces corps réguliers n'existaient plus ; on les avait désarmés et en partie détruits. Ainsi moins de difficultés à surmonter. Les déplorables combinaisons auxquelles on s'arrêta ont coûté à la France soixante-six mille soldats ou marins, l'élite de notre armée et de notre flotte[1] ! Une telle succession de fautes devait fatalement entraîner la perte de la colonie[2] !

1. Je ne puis donner de l'exactitude de ce chiffre d'autre garantie que mes souvenirs personnels. Je ne sais si on le trouverait mentionné dans aucun document officiel. Mais c'est bien le véritable chiffre résultant des états de situation que je fus chargé au mois de mai 1803 de porter au premier consul.

2. « Si dix mille hommes arrivent d'ici à un mois, écrivait le 6 décembre 1802, l'amiral Latouche, dans trois la colonie sera entièrement soumise, mais il en faut dix de plus pour nous y asseoir pour toujours. »

Le 23 janvier 1803, il revient avec instance sur le même sujet. « Un corps de six mille hommes, dit-il, qui arriverait dans ce moment mettrait fin aux hostilités et il ne nous resterait plus à combattre que le climat.... Les noirs révoltés n'ont presque plus de poudre, leurs armes sont presque entièrement hors de service ; la désunion s'est mise parmi eux et la nation des Congos voulant venger la mort de ses chefs, ordonnée par Dessalines et Christophe, est en guerre ouverte contre les noirs créoles....

« L'expérience du passé, les connaissances locales et la saine manière de juger du général Rochambeau ne doivent laisser aucun doute au gouvernement que les mesures de salubrité et de conservation seront prises par lui pour préserver l'armée *qui va sans doute arriver* du sort de celle qui a été si promptement

La ville de Saint-Marc étoit à peine délivrée que les insurgés investissaient la ville du Petit-Goave. Cette ville, ainsi que celle du Grand-Goave, qui en est voisine, est située dans le canal de la Gonave, et distante d'une vingtaine de milles de Léogane. Dans les premiers temps de la colonisation, c'était là que résidait le gouvernement. Cette préférence était fondée sur la beauté et la sûreté du port, qui offre un bassin vaste, abrité de tous les vents, où la mer est toujours calme, le fond d'une qualité parfaite et assez considérable pour les plus grands vaisseaux. Des escadres pourraient sans inconvénient entre-

détruite. Le principe vrai : *qui est le maître des mornes l'est des plaines*, sera mis en pratique par lui et offrira l'avantage de la sécurité dans les plantations et de la santé dans les camps. Vous concevez combien nos vœux hâtent l'arrivée de nos frères d'armes, puisque chaque jour qui s'écoule nous conduit à l'époque fatale où l'année dernière la maladie a commencé à faire des ravages....

« .... Il est désirable, citoyen ministre, que vos ordres prescrivent pour l'avenir le départ des bâtiments de l'État au 1er messidor (21 juin) et qu'ils ne puissent arriver ici que du 1er au 15 vendémiaire (22 septembre au 7 octobre). Par là, vous épargnerez bien des hommes précieux à la République....

« .... Je pense que la station des bâtiments de l'État ne doit pas excéder dix-huit mois, de manière que les équipages n'aient à essuyer qu'une mauvaise saison. La moitié doit être relevée tous les neuf mois; ils ne doivent arriver qu'à la fin de vendémiaire (vers le 15 octobre) pour venir prendre la place de ceux partis de la colonie à la fin de prairial (premiers jours de juin). Par ce moyen, il n'y aura que la moitié des bâtiments stationnaires pendant les mois de messidor, thermidor et fructidor (juin, juillet et août), les plus dangereux pour la santé des équipages. »

prendre dans ce port les plus sérieuses réparations. Les montagnes élevées qui s'avancent presque jusqu'au rivage étaient alors couvertes d'habitations d'un immense produit. La végétation, magnifique partout dans l'île de Saint-Domingue, étalait sur ce point une pompe inusitée et couvrait les sommets des mornes d'une verdure éternelle. La ville, bâtie sur un plateau, renfermée entre la montagne qui la serrait de près et le bord de la mer, n'avait pour toute défense qu'une citadelle dominée par les hauteurs voisines. Un de ces pitons, véritable pain de sucre, n'était qu'à demi-portée de canon de la ville. On n'en pouvait gagner le sommet que par un sentier très-étroit, tracé sur une pente excessivement rapide, qui ne livrait passage qu'à deux personnes de front. On y avait construit un fortin, auquel on avait donné le nom de Fort-Liberté et qu'on avait armé de quelques pièces d'artillerie. Les insurgés s'étaient emparés, je ne sais trop comment, de cette position redoutable, d'où ils lançaient des balles jusqu'au cœur de la ville. Heureusement, faute de munitions, ils devaient renoncer encore à l'usage des canons, mais ils pouvaient combler ce vide d'un instant à l'autre. Ma première pensée fut de les déloger de la place. Je me concertai à ce sujet avec le chef de bataillon mulâtre qui commandait la citadelle. La garnison devait marcher sur le Fort-Liberté, pendant qu'un simulacre de descente

attirerait sur un autre point l'attention de l'ennemi et diviserait ses forces. Nos embarcations en effet n'eurent pas plus tôt débordé de la frégate, que les révoltés accoururent vers le point que cette fausse attaque semblait menacer. Nous les occupâmes assez longtemps pour que le commandant de la citadelle pût exécuter son entreprise sur le fort. S'il avait eu sous ses ordres des soldats français, il eût certainement réussi, mais il n'avait que des Polonais, des mulâtres et des nègres. Aux premiers coups de fusil, le désordre se mit dans sa troupe, et il n'eut rien de mieux à faire que de battre précipitamment en retraite. Ce coup de main manqué, il ne fallait pas songer à le renouveler. Je dus me borner à guerroyer sur la côte. *La Mignonne* était embossée à portée de voix du rivage. Les nègres venaient souvent nous défier et nous tirer des coups de fusil. Nous répondions par des coups de canon chargés à *mitraille*, qui avaient bientôt nettoyé la plage, et procuraient à la cavalerie de la garnison l'occasion de sortir pour faire du fourrage. Nous nous maintenions dans cette position depuis environ trois mois, lorsque deux vaisseaux français se présentèrent devant le Petit-Goave. Ils venaient de débarquer dans le sud de l'île de nouvelles troupes qu'ils avaient apportées de France, et, contrariés par les vents, ils s'étaient décidés à relâcher dans cet excellent port, pour se refaire des fatigues d'une

longue traversée, avant d'essayer de gagner Port-au-Prince. L'arrivée de ces deux bâtiments intimida singulièrement les révoltés. Quelques expéditions heureuses accomplies par nos embarcations sur divers points de la côte leur causèrent une si grande terreur, que des détachements entiers se sauvèrent dans les mornes en abandonnant leurs armes. La population de la ville, qui manquait de tout, put se répandre au dehors et se procurer, en fouillant les habitations environnantes, des provisions pour soutenir un nouveau siége.

Le séjour des deux vaisseaux dans le port du Petit-Goave fut trop court. Leur départ rendit la confiance aux insurgés, que nous vîmes revenir plus entreprenants que jamais. Ce qui ajouta encore à l'audace de l'ennemi, ce fut l'ordre funeste que je reçus de prendre à bord de ma frégate une compagnie de la garnison du Petit-Goave pour la transporter à Miragoane. Cette ville, éloignée de quelques lieues du Petit-Goave, est bien loin d'en avoir l'importance, et ne méritait pas qu'on diminuât pour elle les moyens de défense d'un des points les plus menacés de la colonie. Je débarquai mes passagers sous voiles, car devant Miragoane de nombreux hauts-fonds bordent la côte, et la violence du vent n'eût point permis d'y tenir au mouillage. Quarante-huit heures après, j'avais repris mon poste dans le port du Petit-Goave. A l'instant même où j'arrivais,

un côtre de l'État partait pour Port-au-Prince, ayant un nègre pendu à chaque bout de vergue. L'équipage, presque entièrement composé de noirs, avait voulu se révolter, et le capitaine s'en était vengé par cette justice sommaire.

Ainsi la trahison nous environnait de toutes parts. Les hommes de couleur nous restèrent plus longtemps fidèles que les noirs. Le moment arriva enfin où il fallut se résoudre à ne plus compter sur eux. C'étaient là cependant les soldats qui formaient la majeure partie de nos garnisons, car c'étaient les seuls que la fièvre jaune épargnât. Dans la citadelle du Petit-Goave notamment, ils étaient de beaucoup les plus nombreux. Le commandant, mulâtre aussi, mais fidèle, eut la bizarre idée de passer l'inspection de sa troupe sur l'esplanade, c'est-à-dire en dehors de la citadelle. On lui avait persuadé, m'assura-t-il depuis, que ce déploiement de ses forces répandrait la terreur parmi les insurgés. Les soldats blancs, suivant l'ordre habituel de bataille, prirent la tête de la troupe; mais à peine étaient-ils sortis des murs, que les soldats noirs et mulâtres fermèrent les portes derrière eux, coururent aux batteries dont les canons étaient chargés à mitraille et y mirent le feu. La confusion inséparable d'un pareil événement ne permit pas à nos soldats de faire la moindre résistance : ils se précipitèrent pêle-mêle avec les habitants vers la mer, pendant

que les insurgés descendus des hauteurs se jetaient dans la ville.

Il était à peu près quatre heures du soir, lorsque j'entendis des cris tumultueux suivis de coups de canon partant de la citadelle. J'envoyai aussitôt toutes mes embarcations recueillir les malheureux qui s'étaient avancés dans l'eau jusqu'à la ceinture et sur lesquels les noirs dirigeaient une vive fusillade. Les lamentations des femmes, les pleurs des enfants, les gémissements de tous ceux qui étaient encore incertains du sort de leur famille, nous navraient de douleur. Il fallait cependant faire trêve à nos sentiments de pitié pour songer à la sûreté de *la Mignonne*. Nous n'avions pu prévoir une semblable catastrophe. Selon l'habitude des colonies, nous avions dévergué nos voiles pour ne pas les exposer inutilement aux intempéries, et nous les avions soigneusement renfermées dans les soutes. Les insurgés, qui voyaient notre position et qui nous savaient pour le moment incapables de nous mouvoir, s'étaient hâtés de traîner derrière la frégate deux obusiers qui nous auraient fort incommodés, si je n'eusse réussi, en virant sur notre embossure, à leur présenter le travers. Quelques coups de canon chargés à mitraille suffirent pour mettre les rebelles en fuite. Pendant ce temps, nous nous occupions de monter nos voiles sur le pont et de les enverguer; mais notre équipage était

peu nombreux, et les canots qui parcouraient encore la côte pour y chercher quelques habitants ou des soldats attardés avaient emmené nos meilleurs hommes. La nuit survint avant que nous eussions pu remettre nos voiles en vergue, lever nos ancres, embarquer nos canots. La citadelle avait ouvert son feu sur nous, et, bien que les canonniers pointassent fort mal, ce feu n'était pas tout à fait à dédaigner. Cinq de nos hommes furent tués pendant qu'ils viraient au cabestan. Nous ripostions de notre mieux tout en nous hâtant d'achever nos dispositions d'appareillage. Du reste, il faisait calme plat, et la houle était trop forte en dehors de la rade pour que nous pussions nous faire remorquer par nos embarcations. Une partie de cette cruelle nuit se passa donc à échanger des coups de canon avec la citadelle. Les révoltés nous menaçaient de couler la frégate aussitôt que l'obscurité serait dissipée, et leurs vociférations ajoutaient à l'étrangeté de cette scène. Ce ne fut qu'à trois heures et demie du matin qu'il nous fut possible d'appareiller et de sortir du port à l'aide d'une très-faible brise de terre.

Dès que nous fûmes hors de la portée des pièces de la citadelle, nous nous trouvâmes arrêtés par le calme, et il ne nous fallut pas moins de trois jours pour atteindre le mouillage de Port-au-Prince. Je rendis compte à l'amiral Latouche des événements

dont je venais d'être témoin, et je crus devoir insister sur la faute énorme qu'on avait commise en retirant du Petit-Goave une compagnie qui faisait toute la force de la garnison. L'amiral avait trop l'expérience de la guerre que nous faisions depuis près de deux ans pour ne pas comprendre que, les défections et les maladies nous affaiblissant tous les jours, nous devions concentrer nos forces et non les disséminer. Nulle part nous n'étions en état de tenir la campagne. Port-au-Prince même, chef-lieu du gouvernement, se trouvait cerné, et il n'y avait plus de sûreté en dehors des portes de la ville.

On paraissait regretter vivement la perte du Petit-Goave, quoique ce ne fût pas une position stratégique de premier ordre. L'amiral Latouche m'entretint d'une expédition que l'on désirait faire pour en reprendre possession. Il supposait qu'avec cent soldats il serait possible de s'en emparer. Il ne connaissait pas les localités et les difficultés de cette entreprise. Aussi fut-il fort étonné lorsque je lui annonçai que mille hommes suffiraient à peine. Je lui remis, à ce sujet, un rapport très-détaillé, dans lequel j'exprimais des doutes sur la convenance d'une pareille expédition tentée avec des moyens aussi bornés que les nôtres; mais la résolution des autorités militaires était déjà prise. Le commandement des troupes fut confié au colonel Netherwood, premier aide de camp du général en chef, et neuf

cents hommes d'élite furent embarqués sur un vaisseau de soixante-quatorze et sur la frégate *la Mignonne*. A ces troupes, qui formaient la garde même du général et la principale force de la garnison de Port-au-Prince, on adjoignit une foule de volontaires créoles qui s'offrirent pour prendre part à l'expédition. On embarqua aussi, — je rougis de le dire, — sur deux goëlettes qui nous furent adjointes, deux divisions de chiens achetées à grands frais à la Havane. Ces chiens étaient, assurait-on, de la race employée jadis par les conquérants espagnols pour suivre les Indiens à la piste[1]. Chaque division se composait de soixante-quinze chiens, que l'on nourrissait avec de la chair de nègres, et qu'on rendait plus voraces encore en les affamant. C'est avec ces horribles auxiliaires que nous partîmes de Port-au-Prince. Le surlendemain, à la pointe du jour, nous donnions dans le havre du Petit-Goave. Nous y avions à peine laissé tomber l'ancre, que les insurgés mirent le feu à la ville; ils avaient déjà évacué la citadelle, après en avoir transporté l'artillerie et toutes les munitions au Fort-Liberté. Un conseil fut assemblé à bord du vaisseau.

1. 26 juin 1803. — Un brick espagnol, venant de la Havane, mouille sur la rade du Cap chargé de quelques chevaux et de *deux cents chiens pour le service de l'armée.* (Journal du vice-amiral Latouche-Tréville.)

Le long séjour que j'avais fait au Petit-Goave devait donner quelque poids à mon opinion. Je me crus donc obligé de l'exprimer sans réserve. Suivant moi, l'ennemi, dans la position qu'il occupait, était inexpugnable. L'y attaquer était une témérité insigne, et une témérité sans but, puisque la ville venait d'être réduite en cendres. Il valait cent fois mieux repartir immédiatement pour Port-au-Prince, qu'on avait imprudemment dégarni de ses meilleures troupes. Mes objections furent écoutées avec une grande défaveur; on ne voulait pas se retirer sans avoir combattu. Les créoles surtout taxaient mes conseils de timidité excessive; ils prétendaient mieux connaître que moi les abords du Fort-Liberté, et indiquaient des sentiers qu'il serait aisé de gravir. Aucune de mes objections à ce fatal projet ne fut écoutée. On ne me demanda plus que de fixer le point du débarquement : je promis d'en choisir un à portée de pistolet de la frégate, et où les troupes seraient complétement à l'abri du feu de l'artillerie ennemie. En effet, la descente s'opéra sans qu'un seul de nos soldats fût blessé. On partagea les troupes en différentes colonnes qui devaient être guidées par des volontaires. Le vaisseau et la frégate firent un feu roulant pour déblayer les passages, et ne cessèrent de tirer que lorsque les divisions se mirent en mouvement. Un funeste pressentiment assiégeait mon esprit. J'avais par pré-

caution fait armer en guerre toutes mes embarcations et prescrit aux officiers qui les commandaient de ne les quitter sous aucun prétexte. Je prévoyais que ces canots nous seraient nécessaires, si nous étions repoussés. Jusque-là, l'ennemi s'était borné à tirer sur le vaisseau et sur la frégate; ses boulets nous dépassaient de beaucoup sans jamais nous atteindre. Nos soldats marchèrent à l'assaut avec leur intrépidité ordinaire : ils gravirent la moitié du pic sans éprouver d'autre résistance que celle de quelques tirailleurs embusqués dans les buissons; mais bientôt il fallut s'engager dans des sentiers étroits qui ne livraient passage qu'à un seul homme. Couverts par les parapets du fort, les révoltés tiraient avec une justesse effrayante. Dès qu'un de nos soldats se présentait pour franchir le défilé, il tombait atteint par une balle. Néanmoins, à force de persévérance et de courage, on arriva jusqu'au bord du fossé qui entourait le fort. Les insurgés avaient rempli ce fossé des cannes qu'on fait sécher au sortir du pressoir, et qui, sous le nom de *bagasse*, sont le seul combustible employé dans les sucreries; ils y mirent le feu. En un instant, le fossé fut en flammes, et un brasier formidable sépara nos soldats de l'ennemi. La mitraille et les balles fauchèrent tout ce qui ne se mit point à couvert. On dut se décider à faire une prompte retraite. Le nombre des blessés était fort considérable, et ces

chiens qui ne devaient dévorer que les nègres se jetaient indistinctement sur tout homme à terre, que cet homme fût noir ou blanc. Tous les officiers sans exception avaient été atteints. Le colonel Netherwood avait reçu un biscaïen dans l'aine. Les insurgés sortirent de leur nid d'aigle, et se mirent à la poursuite de nos troupes. Ce ne fut plus qu'une déroute générale. Tous ceux qui purent échapper aux coups des révoltés se précipitèrent vers nos embarcations. Les deux officiers auxquels j'avais recommandé si positivement de ne pas s'éloigner des canots n'avaient pu contenir leur ardeur; ils étaient allés se mêler aux combattants et avaient reçu tous les deux une blessure mortelle. Les braves marins qui les avaient suivis ne voulurent pas les laisser tomber entre les mains des noirs : ils les emportèrent sous une grêle de balles jusqu'à la chaloupe. Grâce à la position de la frégate, mouillée près de terre, l'embarquement de nos nombreux blessés fut singulièrement facilité. Les premiers canots qui revinrent à bord m'apportèrent mes deux officiers et deux aspirants également atteints par le feu de l'ennemi. Je n'eus pas le courage de leur reprocher leur désobéissance : ils n'en étaient que trop sévèrement punis. Les deux officiers moururent dans des souffrances atroces, l'un cette nuit même, l'autre trois jours après. La perte de la frégate fut de vingt et un

hommes; celle du vaisseau atteignit à peu près le même chiffre.

J'avais fait dresser des cadres dans toutes les parties du bâtiment où l'on en pouvait placer, sans en excepter ma chambre, dans laquelle je voulus installer le brave et malheureux colonel Netherwood. Toute la batterie et l'entre-pont étaient encombrés des victimes de ce désastreux combat. Lorsque le colonel fut transporté à bord, il me tendit affectueusement la main et serra la mienne avec force sans proférer une seule parole. Il ne laissa échapper aucune plainte et ne cessa pas un instant d'être calme et résigné; il n'ignorait pas cependant que sa blessure était mortelle, et qu'il allait être séparé à jamais d'une jeune personne qu'il idolâtrait, à laquelle il devait s'unir dès son retour à Port-au-Prince. Triste et dernière faveur du ciel! il vécut assez de temps pour lui donner son nom, et eut la consolation de l'épouser avant de mourir.

Il ne fallut pas moins de toute la nuit pour nous reconnaître au milieu de ce désordre et faire nos préparatifs de départ. Le vaisseau, plus éloigné de terre, avait reçu les hommes valides; tous les blessés étaient à bord de ma frégate. Outre les marins, nous avions perdu trois cent cinquante soldats. Dès le point du jour cependant, le Fort-Liberté tirait sur nous; le vaisseau riposta et bientôt étei-

gnit son feu. Les boulets ennemis ne nous firent d'ailleurs d'autre mal que de nous couper quelques manœuvres. A peine la brise se fut-elle élevée, que je mis sous voiles pour Port-au-Prince, où j'arrivai le lendemain dans la matinée. J'allai aussitôt rendre compte à l'amiral du triste résultat de notre expédition. L'amiral pensa qu'il fallait cacher au public ce douloureux événement pour ne pas ajouter au découragement qui commençait à gagner les plus fermes esprits. Il me prescrivit de ne débarquer les blessés que pendant la nuit. Cette précaution ne retarda la connaissance de notre irréparable échec que de quelques heures. La consternation fut profonde; ce fut à qui se hâterait de fuir un pays que ce dernier revers allait peut-être livrer aux vengeances sans merci des noirs. Les plus présomptueux sentirent que désormais on ne pouvait plus se maintenir à Saint-Domingue qu'en réclamant de nouveaux secours de la métropole. Afin d'obtenir ces secours le plus promptement possible, on résolut d'envoyer en France sur ma frégate une commission composée d'un général de brigade, d'un intendant militaire, et de deux officiers supérieurs appartenant au génie et à l'artillerie. Dans cette commission, je dus représenter la marine. L'amiral Latouche m'avait souvent entretenu de la nécessité d'une semblable mission; il joignit à des instructions très-détaillées une lettre pour le pre-

mier consul, qu'il me remit sous cachet volant. Cette lettre, qui devait me servir d'introduction auprès du chef de l'État, était conçue dans des termes très-flatteurs pour moi. L'amiral disait au premier consul : « Ce jeune officier, qui a fait toute la guerre de Saint-Domingue avec autant de zèle que de dévouement, n'a rien à demander. Il vient tout récemment d'obtenir le grade de capitaine de vaisseau. Veuillez le questionner, et ayez une entière confiance dans ses réponses. Personne mieux que lui ne peut vous donner des renseignements exacts sur tout ce qui s'est passé dans la colonie. »

La tâche délicate qui m'était confiée allait m'obliger à des révélations fâcheuses. J'aurais à retracer les déplorables conséquences du système sauvage qu'on avait adopté à Saint-Domingue; je ne pourrais dissimuler ni les cruautés inutiles qui avaient exaspéré la population ni la fatale tolérance qui avait encouragé les plus odieux excès. Le passé appelait sans doute de justes reproches, mais le présent était plus triste et plus déplorable encore. Le désordre était à son comble. On s'étourdissait sur l'avenir en se livrant à des plaisirs qui étaient une insulte à la misère publique, et pendant ce temps les révoltés venaient égorger les habitants aux portes mêmes de la ville. La confiance de l'amiral Latouche me préparait ainsi de nombreuses et puissantes inimitiés; mais la pénible mission dont il m'avait

investi, et que j'aurais remplie sans passion comme sans faiblesse, devait m'être épargnée. Le sort me réservait une épreuve bien autrement pénible, la plus poignante qu'un homme de cœur puisse subir.

CHAPITRE VI.

Prise de *la Mignonne* par une flotte anglaise. — Captivité en Angleterre.

Nous étions à la veille de notre départ, lorsque deux corvettes chargées de troupes arrivèrent à Port-au-Prince. Ces bâtiments avaient fait une courte traversée, et les nouvelles qu'ils apportaient d'Europe étaient satisfaisantes. Tout donnait à penser que la paix serait maintenue. Sur ces indices, l'amiral m'ordonna de déposer à terre l'artillerie des gaillards de ma frégate, six canons de la batterie et presque toutes nos munitions de guerre. Je ne conservai à bord que huit cents livres de poudre pour faire des signaux en cas de besoin. Les hommes valides de mon équipage furent débarqués et remplacés par un nombre égal de convalescents. Malgré ma vénération profonde pour l'amiral, je réclamai vivement contre une mesure qui mettait ma frégate hors d'état de réprimer une insulte. L'amiral me répondit que nous étions en paix avec toutes les

puissances maritimes, qu'il y avait d'ailleurs nécessité de mettre la ville de Port-au-Prince à l'abri d'un coup de main, et que cette considération devait primer toutes les autres. Je n'avais plus qu'à me résigner. Le 24 avril 1803, après avoir touché au Cap pour y recueillir de nouveaux documents sur l'effectif réel des troupes et sur le chiffre de nos pertes, nous débouquâmes à l'est de la Caye-d'Argent, circonstance des plus favorables pour nous assurer une courte traversée, puis nous cinglâmes vers Brest sans avoir le moindre pressentiment du sort qui nous attendait.

Aux atterrages des côtes de France, nous trouvâmes de gros vents de sud-ouest accompagnés d'une brume excessivement épaisse. Dans une éclaircie qui ne dura que quelques heures, deux navires suédois passèrent assez près de nous pour que le général Arthur, notre passager, qui parlait avec facilité l'allemand, pût les interroger sur la situation politique de l'Europe. Les réponses de ces bâtiments ne pouvaient nous inspirer qu'une sécurité complète. Le lendemain, 28 mai 1803, à quatre heures du matin, notre sillage était de dix ou onze nœuds à l'heure; la sonde nous plaçait à neuf lieues environ des côtes de Bretagne, lorsqu'on me prévint qu'on apercevait un vaisseau courant de manière à croiser notre route. Vu à travers la brume, ce bâtiment, déjà très-rapproché, avait l'apparence d'une mon-

tagne. Ma première pensée fut que nous avions devant nous un vaisseau français sortant de Brest, mais quelques instants après nous distinguâmes quinze vaisseaux rangés en ligne de bataille. Cette armée navale ne pouvait appartenir qu'aux Anglais. Je jugeai prudent de serrer le vent et de m'écarter de ces voiles suspectes. J'avais à peine exécuté ce mouvement, que deux vaisseaux, celui de tête et celui de queue, se mirent à ma poursuite en larguant des ris et en augmentant leur voilure. Depuis deux heures, ces navires nous chassaient sans nous approcher, et je me croyais déjà certain de leur échapper, lorsqu'un seizième vaisseau parut devant nous, courant à contre-bord, sous ses quatre voiles majeures, deux ris dans les huniers. Il ne me semblait pas impossible d'en passer au vent à bonne distance, et notre salut dépendant du succès de cette manœuvre, je portais toute la voilure que permettait la mâture de la frégate. La mer était fort grosse. Dans un coup de tangage, j'entendis craquer le grand mât, qui, pendant toute la traversée, n'avait cessé de m'inspirer des inquiétudes. Il fallut me résoudre à carguer la grand'voile. En ce moment, le vent passa au nord-ouest, la brume se dissipa comme par enchantement : le vaisseau qui était devant nous répondait aux signaux des deux autres, et quelques minutes après ouvrait à grande portée son feu sur la frégate. Nous ripostions de notre mieux, mais sans

beaucoup d'effet. Je pouvais alors, grâce à l'éclaircie, bien juger de notre position. Derrière moi se trouvait à une grande distance le gros de l'armée anglaise; puis, me serrant de plus près, mais sous le vent encore, les deux vaisseaux qui m'avaient poursuivi les premiers, et que j'ai su plus tard être le *Minotaur* et le *Thunderer;* au vent, plusieurs navires ayant toute l'apparence de frégates, et enfin, de l'avant, coupant obliquement la route que je suivais, le vaisseau l'*Albion*. Nous étions cernés de toutes parts. Il ne nous restait plus d'autre chance de salut que de forcer le passage en arrière de l'*Albion*. Je voulais arriver brusquement vent arrière, passer à poupe de ce vaisseau, lui lâcher toute ma volée, faire hisser les bonnettes, et, s'il le fallait, rester seul à la barre pour gouverner la frégate. Cette résolution, avec un équipage plus valide et mieux trempé, eût sans doute réussi. Nous n'avions que neuf lieues à parcourir pour nous trouver sous la protection des forts ou des rochers de la côte de Bretagne. Quels brisants ne m'eussent en ce moment paru préférables à la perspective de la captivité! Malheureusement on sait avec quels hommes on m'avait renvoyé en France : des conscrits, des malades, des convalescents!

Lorsque je fis ralinguer mes voiles de l'arrière pour rendre mon arrivée plus prompte, le feu de l'*Albion*, qui n'était plus qu'à quelques encablures,

augmenta de vivacité; plusieurs boulets percèrent la muraille de la frégate, ou ricochèrent sur le pont. Les marins employés à la manœuvre des vergues éprouvèrent l'émotion de gens peu habitués à un salut semblable; ils abandonnèrent les voiles, qui, par le seul effet de la brise, s'orientèrent de façon à contrarier l'effet du gouvernail. La frégate, tout en augmentant son sillage, ne put faire qu'une abatée insuffisante; elle portait son beaupré dans les grands haubans du vaisseau, et il ne lui restait plus assez d'espace pour continuer son évolution. Force nous fut de revenir au vent pour éviter un abordage dont les suites n'étaient à redouter que pour *la Mignonne*. Nos poudres étaient épuisées. L'*Albion* avait pris les mêmes amures que nous et continuait son feu; le *Minotaur* parvenu dans notre hanche du vent, le *Thunderer* se tenant dans nos eaux, tiraient également sur la frégate. Je cédai au destin et donnai l'ordre d'amener le pavillon. Quand on a traversé une seule fois cette cruelle épreuve, je ne sais comment on peut avoir le courage de s'y soumettre encore. Pour moi, je le déclare, la mort ne me paraîtrait rien auprès de l'angoisse d'un pareil moment. Il semble que tout s'écroule autour de vous, et que c'est à peine si l'honneur vous reste. Boabdil n'a jamais pleuré son royaume avec les larmes de sang que m'a coûtées la perte de ma frégate.

La Mignonne fut amarinée par les trois vaisseaux,

Les officiers qui vinrent en prendre possession affirmaient que nous n'étions pas en guerre, que l'armée anglaise avait seulement reçu l'ordre d'arrêter les bâtiments français jusqu'à ce que les deux nations se fussent entendues. Le fait est que la guerre était déclarée depuis dix jours; mais les escadres britanniques étaient prévenues du moment où elles devaient ouvrir les hostilités avant même que lord Whitworth eût demandé et obtenu ses passe-ports. C'est ainsi que la plupart des bâtiments expédiés de Saint-Domingue avec des effectifs réduits tombèrent entre les mains d'un ennemi trop prévoyant pour ne pas s'exposer à être quelquefois déloyal. Un vaisseau, sept frégates, deux corvettes et un lougre furent capturés du 28 mai au 30 novembre 1803.

J'avais souvent entendu citer la discipline de la marine anglaise: si j'avais dû en juger par ce qui se passa dans cette circonstance à bord de *la Mignonne*, il m'en serait resté une bien triste idée. Nous fûmes indignement dépouillés. Les officiers se livrèrent les premiers au plus honteux pillage. Les meubles de ma chambre furent brisés, les armoires enfoncées, et je vis ma cave mise à contribution séance tenante. On ne se donnait même pas la peine de déboucher les bouteilles; on en faisait tout simplement sauter les goulots. Pendant ce temps, les canotiers s'enivraient de leur côté à la cambuse. Faut-il l'avouer? cette indigne conduite fut une con-

solation pour moi. Je me sentis heureux d'avoir le droit de mépriser mes vainqueurs, et de pouvoir garder contre eux au fond du cœur de nouveaux motifs de haine. Voilà où nous en étions en 1803. *French dogs* et *chiens d'Anglais* n'étaient pas de vains mots. Nous avions les uns pour les autres une horreur profonde, et nous nous serions dévorés, si sept lieues de mer n'eussent coulé entre nous. Quand de pareilles passions ont pu se calmer, sinon s'éteindre complétement, qui oserait encourir la responsabilité de les rallumer ?

Je fus transporté à bord du vaisseau le *Minotaur*. Le capitaine Mansfield, qui le commandait, vint me recevoir au haut de l'escalier. Il m'adressa cette phrase banale : *fortune de guerre*, à laquelle je répondis par cette autre, non moins vraie : *malheur aux vaincus !* J'en faisais en effet la triste expérience. En passant de ma frégate à bord du vaisseau, j'avais été inondé par une lame qui avait failli engloutir le canot qui me portait. De tout ce que je possédais, je n'avais sauvé qu'une très-petite malle que mon domestique avait eu l'adresse de soustraire à la rapacité des spoliateurs. Cette malle ne contenait que quelque argent et des papiers. Le capitaine Mansfield s'étonna de la modicité de mon bagage. Il envoya un officier, accompagné de mon domestique, à bord de la frégate pour y prendre mes effets ; mais on ne retrouva plus que quelques-uns de mes vêtements à

demi lacérés. Mon linge, mon argenterie, ma vaisselle, tout avait disparu. Une visite fut faite dans les sacs des matelots du *Minotaur*. On retrouva ainsi deux chandeliers qui m'avaient appartenu. Je ne fus pas moins révolté de la justice anglaise que du délit qu'on se crut obligé de punir. Le pauvre diable dans le sac duquel on avait trouvé cette preuve incontestable de pillage reçut cent coups de corde sur le dos. On voulut me persuader que, si je n'avais été amariné que par un seul vaisseau, je n'aurais rien perdu; ces excuses me touchèrent peu: j'étais plus affligé de ma captivité que de mes pertes, et ma seule préoccupation était de pouvoir prendre bientôt ma revanche.

Le soir, la brume s'était dissipée, l'armée anglaise naviguait formée en ligne de bataille. *La Mignonne* longea cette ligne, et fut saluée des hourras de tous les vaisseaux, comme si cette capture d'une frégate par une escadre eût été un grand fait d'armes! Après une croisière de huit jours devant Brest, le *Minotaur* et *la Mignonne* se dirigèrent vers les côtes d'Angleterre. Le lendemain du jour où nous nous étions séparés de l'armée, je passai avec tous les hommes de mon équipage du vaisseau sur la frégate. Le *Minotaur* fit route pour rejoindre l'escadre de blocus, et *la Mignonne* mit le cap sur Plymouth. Je trouvai à bord de ce bâtiment, qu'il ne m'était plus permis d'appeler le mien, le brave

général Arthur et les autres membres de la commission qu'on avait jugé inutile de déplacer. Notre nombre était à peu près égal à celui des matelots dont on avait composé l'équipage de la prise. Bien que ces Anglais fussent tous armés de pied en cap, qu'ils portassent à la ceinture sabre et pistolets, leur état d'ivresse eût favorisé notre révolte. La route que nous avions suivie nous avait rapprochés des côtes de France, nous n'en étions plus qu'à quatre lieues: deux heures pouvaient nous y conduire. Quant à moi, le succès ne me paraissait pas douteux; mais pour réussir il fallait de l'accord entre nous, il fallait surtout prendre une prompte décision. Malheureusement on ne raisonne pas avec la peur. Plusieurs des nôtres ne voyaient que le danger de l'entreprise, sans réfléchir aux avantages qui en résulteraient pour nous. La tiédeur des uns, le manque d'énergie des autres firent avorter un projet qui eût fait de notre liberté l'honorable récompense de notre courage. Dans cette occasion, j'ai vivement regretté les marins dévoués que la fièvre jaune et le feu de l'ennemi m'avaient enlevés dans le cours de cette funeste campagne. Ceux-là m'auraient sans doute permis d'accomplir mon dessein.

Quelques heures après que la frégate eut jeté l'ancre sur la rade de Plymouth, on nous fit passer à bord du vaisseau le *Bienfaisant*, disposé en ponton. Ce bâtiment était échoué sur un plateau de

vase presque liquide, qui l'environnait de toutes parts jusqu'à deux milles au moins de distance, et sur lequel il ne trouvait d'eau pour flotter qu'à marée haute. En arrivant à ce triste dépôt des prisonniers, nous y trouvâmes beaucoup de nos compatriotes provenant des navires français nouvellement capturés. On ne saurait s'imaginer l'horreur d'une semblable prison. Il n'appartenait qu'aux passions haineuses de cette époque de transformer en cachots des vaisseaux en ruine dont tout concourait à faire des foyers affreux d'infection. C'est là que tant de braves que la fortune avait trahis, et qui eussent mérité les égards d'un ennemi généreux, sont venus expirer dans de lentes tortures. Mon arrivée à bord de ce ponton, si improprement nommé le *Bienfaisant*, fit une grande sensation parmi les quatre ou cinq cents Français qui nous y avaient précédés. Tous me témoignèrent un vif intérêt, et, je l'avoue, je fus très-sensible aux égards que ces malheureux compagnons d'infortune eurent pour moi. Je n'avais d'autre lit que le pont, d'autre couverture que mon manteau, dont fort heureusement on ne m'avait pas dépouillé. Mes pauvres compatriotes oubliaient leurs misères pour compatir aux miennes. Manquant déjà d'espace, ils se serraient encore pour que je ne fusse pas confondu avec les matelots. Ces attentions me pénétraient de reconnaissance. Depuis quatre jours, j'étais à bord

du *Bienfaisant*, lorsqu'un capitaine de vaisseau anglais vint me faire des excuses sur l'indigne traitement qu'on me faisait subir. Il me dit qu'on n'attendait que des ordres de Londres pour apporter un changement convenable dans ma position. J'avais trop de fierté pour me plaindre ; je me bornai à répéter la phrase du capitaine du *Minotaur : Fortune de guerre!* A l'issue de cette visite, la dunette du ponton fut mise à ma disposition pour moi et mon état-major, et on me laissa la faculté d'envoyer chaque matin mon domestique à terre chercher des provisions. Enfin, au bout de quinze jours, un canot vint me prendre et me conduisit à Plymouth, où je fus réuni au général Arthur, déjà installé à l'auberge du *Globe*. On nous fit signer l'engagement de ne point sortir, et, je dois le dire, nous tînmes scrupuleusement notre promesse, d'autant mieux qu'on avait pris soin de placer deux factionnaires à notre porte.

Bientôt après le général Arthur partit pour les eaux de Bath. Je restai seul exposé aux avanies que le trop fameux capitaine Cotgrave, chargé de la police des prisonniers de guerre, prodiguait à nos compatriotes. Mon énergie ne me fut pas dans cette circonstance inutile. N'osant employer la violence, on recula devant ma fermeté, et, au lieu de me conduire dans une nouvelle prison, on me dirigea sur la ville de Tavistok, où je fus autorisé à résider comme prisonnier sur parole. Tous les commis-

saires des prisonniers ne se ressemblaient pas. Les Anglais avaient placé leurs cerbères à la porte de leurs pontons. Le commissaire de Tavistok, M. Bennet, vint me recevoir à ma descente de voiture. Il me fit les offres les plus aimables de service, me proposant à la fois sa table et son logement. Je le remerciai, mais je fus touché d'une politesse qui contrastait si étrangement avec les procédés du capitaine Cotgrave. Je crois bien que cet accueil et ces égards avaient été un peu provoqués par une recommandation du chef du *Transport-Office*, M. George Ruppert, à qui M. Otto avait bien voulu écrire en ma faveur à la sollicitation de mon frère. Quoi qu'il en soit, je trouvai chez M. Bennet les meilleures dispositions. Il se souvenait qu'à une autre époque mon frère, tombé, lui aussi, entre les mains des Anglais, avait été pendant vingt-sept mois commis à sa surveillance. Il m'entretenait des souvenirs que son prisonnier lui avait laissés, et je lui savais gré de la complaisance avec laquelle il s'étendait sur ce sujet. Il est si doux d'entendre faire l'éloge de ceux qu'on aime! Néanmoins je ne me consolais pas de ma captivité, et je me demandais souvent quand j'en verrais le terme.

Cette incertitude avait quelque chose de si pénible, que je me décidai à écrire à M. Ruppert pour le remercier de l'appui qu'il avait bien voulu m'accorder et lui exprimer mon vif désir de rentrer en

France. Je comptais peu sur le succès de cette démarche. A mon grand étonnement, peu de jours après l'envoi de ma lettre, je reçus une réponse très-polie et bien plus favorable que je n'aurais osé l'espérer. On me proposait de m'expédier pour Paris avec un projet de cartel d'échange. La seule condition qu'on m'imposât était de ne pas prendre de service avant qu'un officier anglais de mon grade eût été libéré par la France. Dans le cas où cette condition n'aurait pas l'agrément de mon gouvernement, je promettais de revenir me constituer prisonnier en Angleterre. J'acceptai cette mission avec les engagements qu'on réclamait de moi, et je partis immédiatement pour Londres. M. Ruppert m'y reçut avec toutes les démonstrations d'une extrême bienveillance, et quelques heures après je foulais le sol chéri loin duquel la vie eût été pour moi un supplice.

Je n'étais point par malheur au bout de mes épreuves. Je me retrouvais en France, il est vrai, mais j'avais à obtenir mon échange, et je ne pouvais compter, pour la prompte conclusion de cette affaire, sur beaucoup d'empressement de la part du ministre Decrès. Un rapport fut cependant soumis au premier consul, qui mit au bas l'annotation suivante : *envoyer un colonel hanovrien*. Le gouvernement anglais se refusant à reconnaître les prisonniers hanovriens comme sujets britanniques, il fallut

proposer au chef de l'État un nouvel échange. Le colonel Vigoureux sollicitait l'autorisation de se rendre en Angleterre pour y subir l'amputation d'une jambe : le premier consul, en accédant à sa demande, le désigna pour me remplacer ; mais les Anglais s'empressèrent de faire connaître que cet officier supérieur ne figurait plus sur les cadres de l'armée. Le colonel Crawford, qui résidait dans le midi de la France, le colonel Macnimara, qui habitait à Paris, ne furent pas davantage agréés. A chaque nouvelle décision, le ministre me faisait annoncer par écrit que, malgré les dénégations du gouvernement britannique, mon échange était définitivement consommé, et que j'étais libre de servir activement. Peut-être aurais-je pu, avec moins de scrupule, me considérer en effet comme dégagé de ma parole, et c'était l'opinion de quelques-uns de mes amis; mais ma conscience ne pouvait me tromper : elle me disait que j'avais contracté une obligation d'honneur, et qu'il n'y avait point de milieu entre une félonie et le respect absolu de mon serment.

J'étais bien malheureux cependant, bien avide de prendre part à cette nouvelle guerre, qui pouvait recevoir d'un gouvernement énergique une impulsion décisive. L'arrivée de l'amiral Latouche à Paris ranima mes espérances[1]. Je savais que je pouvais

1. Le 27 juin 1803, l'amiral Latouche considérant, d'après les dépêches confidentielles qu'il avait reçues du ministre, une rup-

compter sur son appui. Nommé vice-amiral il venait d'obtenir le commandement de l'armée navale qui se rassemblait à Toulon. Il me proposa d'être à la fois son chef d'état-major et son capitaine de pavillon. Je lui expliquai ma position et mis sous

ture entre la France et l'Angleterre comme inévitable, avait quitté Port-au-Prince et avait réuni sur la rade du Cap la majeure partie des forces navales placées sous son commandement.

Le 10 juillet, l'état de sa santé l'avait contraint de remettre le service de la station au capitaine de vaisseau Barré. Il se proposait de partir pour France sur la frégate *la Clorinde*, lorque la nouvelle des hostilités dont les mers de l'Europe étaient déjà depuis plusieurs mois le théâtre, parvint aux Antilles. L'amiral Latouche était alors mourant. Il crut devoir s'adresser en cette occasion à la générosité de l'amiral Duckworth, avec lequel il n'avait cessé d'entretenir les meilleurs rapports, et cette générosité, hâtons-nous de le dire, ne lui fit pas défaut. On ne lira pas sans quelque intérêt, j'en suis convaincu, la lettre par laquelle l'amiral Latouche, arrivé à Marseille le 19 octobre 1803, rend compte au ministre d'un procédé qui rappelle les meilleurs jours de la guerre d'Amérique.

« J'ai l'honneur de vous rendre compte, écrit l'amiral Latouche à l'amiral Decrès, de mon arrivée en ce port sur le bâtiment particulier *le Braque*, que j'ai établi en vaisseau parlementaire, d'après l'aveu du général Rochambeau et l'agrément de l'amiral Duckworth, commandant les forces navales anglaises aux îles sous le vent. Cet amiral, connaissant l'état désespéré de ma santé, s'est empressé d'adhérer à ma demande avec autant d'humanité que de noblesse, n'ayant attaché à son consentement aucune condition qui m'aurait empêché, malgré mon état, d'en profiter. Je suis parti sans aucune restriction que celles que ma délicatesse me prescrivait de lui indiquer : de n'embarquer ni laisser embarquer aucune marchandise de quelque nature qu'elle fût, de réduire l'équipage à quarante hommes, y compris cinq passagers.... J'avais désigné Bordeaux pour le lieu de ma destination, mais l'opiniâtreté des vents de nord-est que j'ai trouvés

ses yeux les lettres ministérielles qui m'avaient été adressées : il prit le parti de me présenter lui-même au ministre. Cette démarche déchira le voile que jusque-là j'avais eu sur les yeux. Je vis d'où provenaient toutes ces propositions d'échanges inacceptables, et à qui je devais attribuer les délais qui m'avaient enchaîné. L'amiral Decrès détestait dans l'amiral Latouche son successeur probable. J'avais

sur les Açores, m'ont forcé d'entrer dans la Méditerranée.... Ce changement de port d'arrivée ne contrarie en aucune manière les conditions du cartel, puisque l'amiral Duckworth m'a laissé le maître d'aborder dans tel port que je désirerais.... Ma traversée a été de soixante-six jours. Le temps que j'ai passé à la mer m'a rendu la santé et une partie de mes forces. Je n'aurais pu les recouvrer à Saint-Domingue où un séjour de quinze jours de plus m'aurait privé de l'existence. La sévérité du blocus du Cap par l'ennemi, qui y tient constamment quatre vaisseaux et deux frégates, ne me laissant pas l'espoir de partir promptement sur la frégate *la Clorinde*, que j'avais choisie, m'a décidé à tenter la demande d'un parlementaire, agrément que je dois à l'estime particulière que me porte l'amiral Duckworth, fondée sur les fréquentes relations que nous avons eues ensemble jusqu'aux premières hostilités....

« J'aurai l'honneur, à mon arrivée à Paris, de vous donner des détails sur la situation dans laquelle j'ai laissé Saint-Domingue. Je ne puis vous cacher qu'elle est très-alarmante. Il est cependant des ressources qui, habilement ménagées, *peuvent conserver à la France, jusqu'à la paix, la ville du Cap et une partie de son territoire*, mais pour cela il faut plus négocier que combattre.

« J'ai cru devoir offrir mes services au premier consul, dans les circonstances actuelles. Ma santé est rétablie au point de me permettre de donner encore des marques utiles de mon zèle que l'honneur soutient beaucoup plus que l'ambition. C'est ce dont je vous prie d'être particulièrement persuadé. »

donc un double titre à ses ressentiments : l'audace avec laquelle j'avais affronté son orgueil, et l'affection que me portait un rival odieux. A la demande que lui fit l'amiral Latouche de me désigner pour le double poste auquel m'appelait sa confiance, il répondit sèchement que mon échange n'était pas encore ratifié, et qu'il laissait à ma conscience le soin de décider si je pouvais, dans cette position, accepter un commandement. Je lui rappelai les lettres qui m'avaient été adressées, et qui toutes portaient sa signature. « Ce sont, me dit-il, des lettres de bureau insuffisantes pour vous dégager de la parole que vous avez donnée. — Puisqu'il en est ainsi, lui répondis-je, puisque mon honneur ne me permet pas d'accéder au désir de l'amiral Latouche, puisqu'aucun prisonnier n'a pu être jusqu'ici agréé par le gouvernement britannique, j'ose vous demander l'autorisation d'accomplir mon serment jusqu'au bout et de retourner en Angleterre. — Cela ne se pourrait qu'avec la permission du premier consul, et je suis certain qu'il ne le voudra pas. — Alors, monsieur le ministre, envoyez-moi à Brest. Là il me sera possible de me constituer prisonnier sur un des vaisseaux anglais qui croisent devant le port. Une captivité complète me sera moins dure et sera en même temps plus honorable que cette longue inaction qu'on finirait par croire volontaire. — Je ne vous conseille pas, répliqua froidement le mi-

nistre, de commettre une pareille imprudence. Si vous preniez ce parti, vous ne pourriez de votre vie revenir en France; vous seriez considéré comme ayant passé à l'ennemi. »

C'est ainsi que s'écoulèrent cinq des plus belles années de ma vie, celles où j'avais le plus de séve et d'ardeur, où j'aurais pu rendre le plus de services à mon pays, où j'aurais eu le plus de chances de me faire un nom. Je n'y puis songer encore sans un amer regret. Le 12 août 1804, l'amiral Latouche m'écrivait de Toulon une nouvelle lettre pour me rappeler nos projets. Il venait de s'adresser directement au premier consul, afin de l'intéresser personnellement à mon échange. Cette preuve si touchante d'affection me dédommageait de toutes mes peines; mais ma joie devait être de courte durée. La lettre de l'amiral Latouche n'avait précédé sa mort que de huit jours. Cette perte fut pour moi le plus grand des malheurs; la France aurait pu y voir l'arrêt du destin. La fatalité condamnait encore une fois notre marine. Bruix n'avait plus qu'une étincelle de vie, Linois était absent, Martin consumait dans le service ingrat des ports les restes de son activité, Villaret-Joyeuse gouvernait la Martinique, Truguet végétait dans la disgrâce, et l'on venait à peine de distinguer Missiessy. Seul en 1803, Latouche-Tréville était en position de seconder les desseins du premier consul; il avait sa confiance,

et, je puis l'affirmer, il eût prouvé qu'il la méritait. Ainsi donc, au moment où la guerre se rallumait plus acharnée qu'en 93, nous avions à la tête de nos armées de terre un grand capitaine, d'habiles généraux; mais le seul amiral qui pût mener notre flotte à la victoire, la mort venait de nous le ravir[1]. Latouche-Tréville avait succombé aux suites de ces fiè-

1. Il eût été difficile de remplacer l'amiral Latouche à Saint-Domingue. Son activité infatigable, son caractère ferme et conciliant le rendaient l'homme à peu près indispensable de la situation. Cependant, il faut le dire, on paraît avoir abusé sans ménagements de ses forces. Il fallut l'intervention du général Rochambeau et la générosité de l'amiral Duckworth, pour que l'amiral Latouche ne mourût pas à Saint-Domingue. Dès le 3 août 1802, on le voit solliciter son rappel. « A mon âge, dit-il, un séjour d'un an dans cette colonie ne peut manquer de porter une forte atteinte à la santé. » Le 10 septembre, il devient plus pressant. « Je pense, citoyen ministre, écrivait-il à l'amiral Decrès, qu'à l'époque de germinal (avril) vous jugerez convenable de m'envoyer un successeur dans le commandement de cette station. Ce sera tout ce que je pourrai faire si ma santé peut me permettre d'aller jusqu'à ce moment. Il a fallu tout mon zèle pour surmonter les infirmités qu'une longue carrière procure ordinairement et qui se font sentir plus vivement sous ce climat destructeur. *J'aurai cinquante-huit ans d'âge et cinquante-six années de service par les campagnes que j'ai faites*, lorsque je toucherai le sol de la France, si j'y parviens.... »
Six mois se passent, l'amiral Latouche sent ses forces s'épui-
Il a reçu l'autorisation de rentrer en Europe, si sa santé ne
[illegible] porter le climat de Saint-Domingue; mais ne pas
[illegible] reil homme un ordre formel de rappel, c'était
[illegible] poste. « Je crois, écrit-il le 27 avril 1803,
[illegible] tâche avec honneur. J'aurais été trop heureux
[illegible] flatter de voir mes travaux et les peines que je
[illegible] s couronnés du succès, mais je n'ose me flatter



vres malignes qui, pendant près de deux ans, minèrent sa robuste santé sur la rade du Cap et sur celle de Port-au-Prince. Saint-Domingue avait préparé Trafalgar.

que ma santé éprouvée par deux ans de la campagne la plus orageuse et la plus pénible puisse se soutenir assez pour atteindre le but de cette grande entreprise. Tant que l'état de Saint-Domingue sera équivoque, je ne l'abandonnerai pas; mais, lorsque, par l'arrivée de puissants secours de la métropole, je pourrai compter sur son salut, je croirai alors ne rien faire de désagréable au gouvernement en allant chercher un repos que mon âge ainsi que mes longs services réclament autant de sa justice que de sa bienfaisance. »

La malignité du climat n'est pas la seule épreuve que l'amiral Latouche ait à subir. « Ma santé s'affaiblit, écrit-il le 20 mai 1803; je ne vous dissimule pas que le chagrin y a quelque part. Je n'ai point reçu du gouvernement la confirmation du grade que le général Leclerc mourant m'avait accordé et que son successeur n'a fait que confirmer. Les occasions directes se multiplient et je ne reçois pas les témoignages de satisfaction dont je croyais m'être rendu digne par mon dévouement et ma conduite. Toutes les nominations des généraux de terre faites par le général Leclerc ont été confirmées; je suis seul excepté. Mettez-vous à ma place, mon amour-propre a lieu d'être cruellement blessé aux yeux de toute l'armée. L'humiliation non méritée est à mon âge un poison qui manque rarement son effet. Puis-je espérer au moins la faveur d'aller mourir au sein de ma patrie? »

Enfin le 27 juillet 1803, l'amiral Latouche se décide à remettre le service de la station au capitaine de vaisseau Barré, et « n'attend plus, dit-il, pour s'embarquer que de pouvoir marcher, les vésicatoires qui lui ont sauvé la vie, lui ayant ôté l'usage de ses jambes. »

CHAPITRE VII.

Combat des Sables-d'Olonne (24 février 1809).

Les cinq années pendant lesquelles il me fut interdit de prendre une part active à la guerre furent marquées par deux funestes événements : la bataille de Trafalgar et le combat de Santo-Domingo, la perte d'une flotte et celle d'une escadre. Quand je revins prendre ma place au milieu de mes camarades, les plus chers compagnons de mes jeunes années avaient disparu, moissonnés presque tous par le feu de l'ennemi; de nouvelles renommées commençaient à grandir, et la marine impériale essayait de renaître. La mort de l'amiral Latouche et le temps qui efface tout, jusqu'à la rancune des ministres, avaient désarmé les ressentiments de l'amiral Decrès. Dans les premiers jours de l'année 1808, je reçus l'avis officiel que mon échange était ratifié, et que l'Empereur m'avait désigné pour commander le vaisseau *le Dantzick*, en arme-

ment au port d'Anvers. J'étais alors à Brest; je partis aussitôt pour ma nouvelle destination.

En passant par Paris je fus appelé auprès du ministre de la marine. Le roi Charles IV venait d'abdiquer entre les mains de l'empereur Napoléon, qui avait disposé de la couronne d'Espagne en faveur de son frère Joseph Bonaparte. Les premiers soulèvements de la Péninsule firent craindre au gouvernement français que les colonies espagnoles s'associant aux protestations de la mère-patrie, ne voulussent proclamer leur indépendance ou se jeter dans les bras de l'Angleterre. On recherchait partout les officiers de marine qui pouvaient donner quelques renseignements sur la situation de ces possessions lointaines. J'étais peut-être alors en France le seul officier qui eût pénétré dans la Plata. Dès la première entrevue que j'eus avec le ministre de la marine, il me questionna longuement sur les côtes du Brésil, que j'avais explorées à deux reprises différentes, et sur Montevideo, où j'avais séjourné durant plusieurs mois. Il s'informa surtout si j'avais eu l'occasion de connaître, pendant le temps que j'avais passé dans la Plata, un Français nommé M. de Liniers, qui avait récemment chassé les Anglais de Buenos-Ayres, et qui paraissait jouir dans les provinces de l'Amérique espagnole d'une immense influence. Le hasard en cette occasion nous servait admirablement, car ce n'é-

taient point seulement des relations banales que j'avais eues avec M. de Liniers; il avait existé entre nous une véritable intimité, fondée sur une vive sympathie et sur une mutuelle estime. M. Decrès fut très-satisfait de mes renseignements. Il me prescrivit de lui remettre le plus tôt possible un rapport non-seulement sur la navigation de ces parages, mais aussi sur le pays, les habitants, les forces militaires des provinces que j'avais visitées. Il voulut en outre que j'entrasse dans les plus minutieux détails concernant M. de Liniers, sa famille, son caractère, ses goûts, son influence tant à Montevideo qu'à Buenos-Ayres. Je m'occupai de ce travail jour et nuit. Après l'avoir lu, le ministre me dit : « Vous allez remplir la plus importante des missions; si vous réussissez, les portes des Tuileries ne seront pas assez grandes pour vous recevoir. Gardez le plus profond secret sur le voyage que vous êtes sur le point d'entreprendre, et faites mystérieusement vos préparatifs de départ. Un colonel d'artillerie sera placé sous vos ordres avec vingt-cinq soldats d'élite de son régiment. Cinq cents fusils seront mis à votre disposition, vous les distribuerez à nos partisans. » Le ministre puisa dans le rapport que je lui avais remis de longues instructions qu'il soumit au chef de l'État. L'Empereur les jugea inutiles; de sa main il écrivit au bas de ce projet : « Point d'instructions écrites! L'officier, auquel

vous confierez cette mission agira dans l'intérêt de la France. Jusqu'à son départ, il lui sera adressé deux exemplaires du *Moniteur*, afin qu'il soit au courant des événements. »

Cette décision de l'Empereur simplifiait la tâche du ministre de la marine. L'amiral Decrès me fit appeler et m'annonça que j'allais partir immédiatement pour Lorient, où je prendrais le commandement de la frégate *la Créole*. Ce puissant ministre, qui jusqu'alors m'avait été si contraire, semblait avoir complétement changé de sentiments à mon égard. Il m'entretenait avec bienveillance de la campagne que j'allais faire, me donnait des conseils sur la conduite que j'aurais à tenir à mon arrivée à Montevideo, et m'indiquait, avec la complaisance d'un homme fier de son habileté, les moyens de séduction que je devrais employer pour attacher les habitants du pays à notre cause. Dans le dernier entretien que j'eus avec lui, il termina son discours par ces mots : « Votre mission remplie, allez avec votre frégate où bon vous semblera; passez dans la mer du Sud, si la mer du Sud vous convient; allez à l'île de France, si vous le préférez; revenez en Europe, si le retour vous sourit davantage. Vous êtes absolument le maître d'agir comme vous l'entendrez. » Si je survivais aux chances que j'allais courir, ma fortune militaire était faite. Je n'attendais plus qu'un vent favorable et l'éloignement de

la croisière anglaise pour mettre sous voiles, quand une nouvelle inattendue vint suspendre mon départ et mettre encore une fois à néant toutes mes espérances : la Junte de Montevideo s'était déclarée en insurrection, et M. de Liniers, fidèle à sa nouvelle patrie, avait embrassé la cause de Ferdinand VII. Ce dévouement, qu'aucun homme de cœur ne saurait blâmer, devait recevoir la récompense que la haine implacable des partis réserve généralement aux dévouements les plus purs. Quand les premiers mouvements séditieux éclatèrent, Liniers voulut opposer le drapeau royal à celui de l'indépendance, mais il avait trop compté sur son ascendant. Le petit nombre de partisans qu'il était parvenu à réunir fut taillé en pièces, et lui-même tombé entre les mains d'ennemis qui lui auraient plutôt pardonné ses principes politiques que ses vertus, fut mis à mort le 26 août 1809.

Ma trame était rompue, je m'occupai à l'instant d'en renouer une autre. J'avais, je puis le dire, un ardent amour de la gloire; c'était la passion de cette époque, et nul cœur n'en était plus rempli que le mien. Je m'indignais en secret de ne compter encore que de bons services, lorsque plus d'un de mes camarades s'était déjà fait connaître par de glorieux faits d'armes. Aussitôt que la nouvelle qui renversait tout l'échafaudage de ma mission me fut parvenue, je m'étais empressé d'adresser au ministre

un projet de croisière sur divers points fréquentés par les navires de commerce anglais, et particulièrement sur les côtes du Brésil. J'entrais à ce sujet dans des développements qui attirèrent l'attention de l'amiral Decrès. Deux nouvelles frégates, *la Revanche* et *la Concorde*, furent adjointes à *la Créole*, et je fus nommé au commandement supérieur de cette division. Tant que dura la belle saison, nos ports furent rigoureusement bloqués; nous eûmes donc, avant, de sortir de Lorient, tout le temps nécessaire pour instruire à loisir nos équipages. Je n'ai jamais conçu l'intérêt qu'il pouvait y avoir à faire de nos marins des automates, à les dresser comme des *sentries* anglais, et à leur retrancher toute espèce d'initiative. Peut-être, avec les tendances dont je ne pouvais me défendre, aurais-je fini par tomber dans l'excès opposé; peut-être trop imbu des vieilles traditions de nos pères, serais-je un peu resté en arrière des progrès dont on commençait à chercher l'exemple chez nos rivaux. Cependant je puis me rendre cette justice, que je ne négligeai rien pour perfectionner l'instruction des marins de *la Créole*. Ils étaient tous du quartier de Saint-Malo, le quartier qui fournit les meilleurs matelots de France. Je les avais formés non-seulement à la manœuvre des voiles et à celle de l'artillerie, mais aussi, ce qui était plus rare en ce temps-là, au tir du fusil et au jet de la grenade. Il est vrai que le lieutenant en pied de la frégate, sans être

un grand marin, — il n'avait pas reçu du ciel l'*influence secrète*, — était possédé au plus haut degré de la manie des exercices. Je me serais bien gardé de refroidir son zèle, n'eût-ce été que dans la crainte de le désobliger, et je fis sagement, car au bout de quelques mois, j'avais incontestablement le meilleur équipage qui fût sur la rade de Lorient : mes gabiers étaient excellents, et mes canonniers n'auraient pas manqué à vingt ou trente brasses la coque d'une frégate. Tous les vaisseaux anglais n'auraient pu, quoi qu'on nous ait conté de leur habileté, se vanter d'en faire autant. Nous allions dans quelques semaines en avoir la preuve.

Le 19 février 1809, la flotte de lord Gambier, qui s'était maintenue jusqu'alors à la hauteur d'Ouessant, fut forcée par le mauvais temps d'abandonner son poste habituel de croisière. Une escadre française, composée de huit vaisseaux de ligne et de deux frégates, sortit à l'instant même de Brest et parut trois jours après devant le port de Lorient. Quatre vaisseaux anglais, sous les ordres du commodore Beresford, bloquaient étroitement ce port; ils prirent chasse devant notre escadre. A six heures du soir, ces bâtiments se trouvèrent hors de vue. Les forces navales rassemblées sur la rade de Lorient furent informées, par l'envoi d'un aviso, que la mer était libre devant elles, et l'escadre de Brest, profitant d'une jolie brise de nord-ouest, poursui-

vit sa route vers le pertuis d'Antioche. A l'entrée de ce pertuis était mouillée, sous les ordres du contre-amiral Stopford, une autre division anglaise, composée de trois vaisseaux : le *Cæsar*, de quatre-vingts canons, le *Donegal*, et le *Defiance*, de soixante-quatorze. Cette division, prévenue à temps par la frégate de Sa Majesté britannique l'*Amethyst*, échappa, comme la division du commodore Beresford, au danger qui la menaçait. La brise cependant n'avait pas tardé à tomber. De tous les bâtiments mouillés sur la rade de Lorient, les trois frégates que je commandais furent les seules qui purent prendre la mer. Le 23 février, à neuf heures du matin, j'étais en dehors des passes, et je faisais route pour la rade de l'île d'Aix, où l'Empereur avait voulu rassembler de tous les coins du golfe de Gascogne une masse de forces assez imposantes pour se frayer aisément un passage jusqu'aux mers du Brésil et des Antilles. L'escadre de Brest avait disparu. Au moment où je donnais dans le canal de Belle-Isle, deux bâtiments anglais, cachés dans la baie de Quiberon, mirent sous voiles. L'un d'eux, le *Dotherel*, brick de dix-huit canons, se plaça dans les eaux de ma division, et se tint à portée de l'observer. En même temps le sémaphore de Belle-Isle, interrogé sur la position de l'ennemi, me signalait quatre vaisseaux et une frégate se dirigeant vers l'entrée de Lorient. C'était la division du commo-

dore Beresford qui venait reprendre son poste de blocus. Le commodore n'hésita point à laisser nos frégates continuer leur route pour aller s'opposer à la sortie des forces plus importantes qu'il avait mission de garder. Il se contenta de détacher sur nos traces la frégate l'*Amelia*.

La nuit fut très-belle, mais fort obscure. Les frégates françaises se tinrent à portée de voix l'une de l'autre, en branle-bas de combat, masquant leurs feux et s'attendant à chaque instant à voir apparaître quelques-uns des croiseurs que les mouvements de notre escadre avaient dispersés dans toute l'étendue du golfe. L'*Amelia* et le *Dotherel* avaient sur nous un grand avantage de marche, car nous étions chargés outre mesure des approvisionnements nécessaires à une longue campagne. Malgré l'obscurité, ces deux bâtiments ne nous perdirent pas de vue. Au point du jour, nous avions franchi le canal de l'île d'Yeu; nous distinguions déjà la tour de la Baleine, lorsque les vents changèrent et soufflèrent du sud-est, c'est-à-dire du point même où nous voulions nous rendre. Dans cette direction, amenées vers nous par la brise, se montraient quatre voiles suspectes : l'une de ces voiles était la frégate la *Naïad*, qui, plus rapprochée de nous, venait de se couvrir de signaux ; les trois autres appartenaient à l'escadre de l'amiral Stopford, chassée pendant la nuit précédente de l'entrée du pertuis d'Antioche.

Je restai quelque temps en suspens sur le parti que je devais prendre. Je ne savais encore si j'avais devant moi une partie de l'escadre de Brest ou des bâtiments ennemis; mais bientôt le doute ne fut plus possible. Je fis signal à ma division de virer de bord, et je pris la bordée du nord-est. Cette manœuvre conduisit nos frégates à portée de canon des deux croiseurs qui nous avaient observés toute la nuit. Pour éviter de tomber sous notre volée, ces bâtiments durent laisser arriver vent arrière; mais bientôt l'*Amelia* s'aperçut que *la Concorde*, qui marchait moins bien que ses conserves, se trouvait séparée du reste de la division par une assez grande distance. Elle revint brusquement au vent et gouverna de manière à lui couper la route. Sans doute, lorsqu'il exécuta cette manœuvre hardie, le capitaine de l'*Amelia* pensait que, pressés comme nous l'étions par une division de vaisseaux, nous continuerions notre marche sans intervenir. *La Concorde* était, comme *la Revanche*, commandée par un des plus braves capitaines de notre marine. Loin de fuir le combat auquel on la provoquait, elle avait, semblable à un athlète qui dépose ses vêtements sur l'arène, cargué ses basses voiles et ses perroquets pour être mieux en mesure de soutenir la lutte. Quelques minutes encore, et c'était une frégate perdue. Une ou deux volées, en hachant son gréement, allait la livrer aux vaisseaux, qui déjà grossissaient

à vue d'œil. Pour ne pas compromettre toute la division à la fois, je hélai à *la Revanche* de continuer sa route, et me portai seul avec *la Créole* à la rencontre de la frégate anglaise. Pardonnera-t-on ce petit mouvement d'orgueil à un homme qu'on n'a jamais accusé d'une suffisance excessive? Le moment où nous virâmes de bord pour venir en aide à *la Concorde* fut un beau moment dans ma vie. Les braves officiers de *la Créole*, j'en suis sûr, s'en souviennent encore. A notre approche, la frégate anglaise laissa de nouveau arriver, et, hissant ses bonnettes, se mit bientôt hors de portée de canon. Cependant les vaisseaux de l'amiral Stopford approchaient rapidement. Je me décidai à gouverner sur le mouillage des Sables-d'Olonne, mouillage dangereux, semé de hauts-fonds, sans abri contre les vents du large, et où je pensais que l'ennemi hésiterait dans cette saison à nous poursuivre.

Vers dix heures du matin, nos frégates donnèrent dans la passe étroite que suivent les caboteurs. Les vaisseaux anglais continuaient de longer la côte. Nous avions à peine jeté l'ancre à quatre cents mètres environ de terre, et rectifié à la hâte notre ligne d'embossage, que nous vîmes l'ennemi s'engager hardiment entre les sables de la côte et les plateaux de roche que nous avions franchis. Les frégates l'*Amelia* et la *Naïad* s'arrêtèrent en dehors de la portée du canon, mais les vaisseaux s'avancè-

rent beaupré sur poupe, formés en ligne de bataille. Le *Defiance*, qui marchait en tête, mit sans hésiter le cap sur *la Créole*, au grand mât de laquelle il voyait flotter le guidon de commandement. Je crus un instant que ce vaisseau avait l'intention de nous enlever à l'abordage. Le feu des trois frégates, ou une brusque diminution du fond, le fît renoncer à ce projet. Il vint au vent en carguant ses huniers, et mouilla par le bossoir de tribord de *la Créole* à portée de pistolet. L'amiral Stopford (trente ans plus tard j'ai appris ces détails de sa bouche) n'approuvait pas la manœuvre du *Defiance*. Il se souvenait de la leçon que l'amiral Saumarez avait reçue dans la baie d'Algésiras, et trouvait que la prise ou la destruction de trois frégates ne valait pas la peine de compromettre un vaisseau. Le *Cæsar* et le *Donegal* restèrent donc sous voiles. La brise soufflait de terre, et il était presque aussi facile de combattre en panne qu'au mouillage. Le *Donegal* s'arrêta par le travers de *la Concorde*, le *Cæsar* en face de *la Revanche*.

Le *Defiance* avait pris un parti vigoureux. Son feu, bien dirigé, devait à lui seul réduire ou couler bas nos trois frégates, mais la plupart de ses coups portèrent trop haut : ils ne firent pendant longtemps que hacher nos manœuvres et cribler notre mâture. Les canonniers du *Defiance* n'avaient probablement pas l'habitude de diriger leurs pièces sur un but aussi peu élevé au-dessus de l'eau que la coque

d'une frégate. Chaque fois qu'une bouffée de brise venait faire une trouée dans le nuage épais qui nous enveloppait, ces canonniers devaient bien s'étonner, j'imagine, de nous retrouver encore à la surface. Un charme semblait nous protéger. Quelques projectiles cependant arrivaient bien de temps à autre à leur destination. De l'avant des porte-haubans de misaine au bossoir, dans un espace de quelques mètres carrés, on comptait dix-neuf boulets de trente-deux qui avaient traversé la frégate des deux bords. Les soldats de marine anglais, rangés sur la dunette du *Defiance*, occupaient une position dominante, d'où ils faisaient pleuvoir sur notre pont une grêle de balles. Les *valets* même, ces tampons de corde qu'on place dans le canon pour maintenir la charge, devenaient, dans un combat aussi rapproché, des projectiles presque aussi dangereux que les boulets ou la mitraille. Quelques-uns de ces valets, en tombant sur le pont, mirent le feu à bord de *la Créole*. Tout commencement d'incendie est chose grave dans un combat naval. J'animais les hommes occupés à puiser de l'eau le long du bord, lorsque je me sentis frappé d'un coup violent à la nuque. Je chancelai, et me serais affaissé sur moi-même, si je n'avais trouvé l'appui du bastingage. A la pâleur de mon visage, l'officier de manœuvre me crut mortellement atteint. Ce n'était qu'un des valets du *Defiance* qui m'avait étourdi. Je souffrais

beaucoup, mais l'animation du combat me fit bientôt oublier la douleur.

Nous ripostions de notre mieux au feu du *Defiance*. Notre but à nous n'était pas de ceux qu'on peut manquer. Malheureusement un vaisseau de ligne a les côtes plus dures qu'une frégate. Après une heure et demie de combat, le *Defiance* ne comptait encore qu'une trentaine d'hommes tués ou blessés; mais la mer commençait à baisser : l'amiral Stopford fit signal à son escadre de prendre le large, et en donna lui-même l'exemple en mettant le cap au sud-ouest. Le *Defiance* dut se disposer à appareiller. En ce moment, il se trouvait seul contre trois. Pour abattre au large, il dut filer son embossure, c'est-à-dire le câble qui lui faisait présenter le travers aux frégates. Au lieu de sa batterie, il nous montra sa large poupe presque dégarnie de feux. En quelques minutes, nos canons y eurent pratiqué une brèche où, selon l'expression familière à nos adversaires, un carrosse à quatre chevaux aurait pu passer. Les deux sabords de retraite n'en faisaient plus qu'un. Le feu du *Defiance* tout occupé de son appareillage, avait alors cessé. Nous cherchâmes des yeux son pavillon; on n'en voyait plus flotter à la corne. Sa brigantine avait été traversée par plus de vingt boulets, et probablement un de ces projectiles avait coupé la drisse qui supportait les couleurs anglaises. Il n'y eut qu'un cri à bord de *la Créole*. « Le vais-

seau est rendu! le vaisseau vient d'amener! » Nos acclamations trouvèrent de l'écho à bord de *la Concorde* et de *la Revanche*, et on dut les entendre au loin dans la campagne. Un singulier hasard avait réuni sur les trois frégates de cette division des officiers que leur rare intelligence, non moins que leur intrépidité, devait porter un demi-siècle plus tard à la tête d'un corps dont quelques-uns d'entre eux sont encore l'honneur. Le souvenir du 24 février 1809 s'est ainsi perpétué dans nos rangs, moins encore par l'éclat de cette action même que par les noms si chers à la marine de ceux qui y prirent part. Ce fut un de ces braves officiers que je chargeai de se rendre à bord du *Defiance* pour y enlever le capitaine et le déposer à terre : folle mission qui pourtant fut acceptée avec enthousiasme; mais pendant que le canot de *la Créole* s'armait à la hâte, le *Defiance* avait hissé son petit hunier. Un boulet d'une de nos frégates en coupa la drisse; le hunier retomba sur le chouque. Ce furent de nouveaux cris de victoire. Le *Cæsar*, suivi du *Donegal*, se trouvait alors à près de deux milles dans le sud, et par conséquent hors de portée de prêter au *Defiance* un secours immédiat. Si ce dernier vaisseau, au lieu d'abattre du côté du large, eût, comme il pouvait le craindre après cette avarie, abattu du côté de la terre, il était bien à nous. La fortune lui vint malheureusement en aide; le vent enfla ses

focs du côté favorable. Dès qu'il eut le cap dans la direction voulue, il s'éloigna lentement du théâtre de ce long combat; il s'enfuit, mais en Parthe, en nous envoyant pour adieux un feu de file dont presque tous les coups arrivèrent à leur adresse.

L'amiral Stopford avait pris une résolution hardie en venant nous attaquer sur une rade foraine, où ses vaisseaux se seraient échoués s'ils s'étaient laissé surprendre par la basse mer; mais j'ose dire qu'il ne s'attendait pas à la résistance qu'il allait rencontrer. Auquel des deux adversaires demeurait la victoire? L'escadre anglaise s'éloignait; nous restions à notre poste, flamme et pavillon déployés, défiant pendant cinq jours de suite l'ennemi de recommencer. Le vaisseau anglais qui avait supporté presque seul tout le poids de l'action, nous abandonnait le gage de sa brusque retraite : son ancre et soixante-quinze brasses de câble. J'ignore pour quel motif le rapport officiel publié sur cette affaire par l'amirauté anglaise essaya d'établir que le *Defiance* avait mouillé à six cents mètres de nos bâtiments. Heureusement pour la réputation du capitaine Hotham et pour la nôtre, le *Defiance* avait laissé sur la rade des Sables un témoignage irrécusable de l'espace qui le séparait de *la Créole*. La bouée de l'ancre dont il avait coupé le câble n'était qu'à trente brasses de celle de la frégate. J'en avais déjà la conviction, mais le combat que je venais de

soutenir me le prouvait bien mieux encore. Depuis que nous avions raffermi la discipline dans notre flotte, les Anglais ne nous étaient pas supérieurs. Ils avaient sur nous l'ascendant que donne une longue série de victoires, la confiance qu'inspire l'avantage du nombre. Ils savaient qu'au bruit du canon quelque auxiliaire ne tarderait pas à leur venir en aide, tandis que toute voile inconnue nous était à l'avance suspecte. La guerre offrait donc à l'ennemi tout l'attrait et toutes les ressources que présente la guerre offensive; mais le jour où nous eussions possédé une marine numériquement comparable à la sienne, — et pourquoi ne l'aurions-nous pas eue sous l'Empire aussi bien que sous le règne de Louis XVI ou sous celui de Louis XIV? — ce jour-là de braves gens n'auraient plus eu d'excuses pour se laisser battre, et la palme eût, suivant la devise de Nelson, appartenu au plus digne.

Nos frégates, dont les câbles avaient été coupés par le feu de l'ennemi, s'étaient échouées vers la fin du combat. Aussitôt que les vaisseaux anglais se furent éloignés, je m'occupai de les remettre à flot, car je m'attendais à une nouvelle attaque. Le jour même, à dix heures du soir, *la Créole*, *la Revanche* et *la Concorde* avaient repris leurs postes à deux encablures environ de la plage. Au lever du soleil, on aperçut des bâtiments ennemis qui s'étaient établis en croisière, à quelques lieues au large. La saison

devenait chaque jour moins rigoureuse. Nous devions donc nous attendre à être gardés à vue jusqu'au retour de l'hiver, ou jusqu'au moment où l'escadre de Rochefort se chargerait de nous débloquer. La rade des Sables n'est pas tenable avec les vents du large. Il n'y avait qu'un parti à prendre pour sauver nos frégates ; c'était de les faire entrer, après avoir réduit leur tirant d'eau, dans la petite darse des Sables. Là, nos bâtiments, échoués sur la vase pendant une partie de la marée, attendraient tranquillement une circonstance favorable qui permît de les conduire à Rochefort, à Nantes ou à Lorient. Je fis mettre à l'instant en réquisition tous les bateaux de pêche du pays, et nous travaillâmes avec ardeur au débarquement des poudres, de l'artillerie, des vivres et de tous les objets d'armement. Pendant cette opération, les vents, comme je l'avais prévu, passèrent au sud-ouest. Les frégates chassèrent et s'échouèrent de nouveau. Le mauvais temps heureusement dura peu ; d'incroyables efforts parvinrent à remettre une seconde fois *la Créole* et *la Revanche* à flot. Le cinquième jour après le combat, les deux frégates, entièrement allégées, entrèrent dans le port des Sables. *La Concorde* seule ne se releva pas de ce second échouage : c'était un vieux bâtiment dont la coque n'offrait pas autant de résistance que celle de *la Créole* et de *la Revanche*. A force de talonner sur le sable et les roches, elle détacha la partie in-

férieure de sa carène, et bien que de loin elle parût encore flotter, il n'y avait plus d'attachés à ses ancres que les ponts, séparés de la cale qui jadis les portait.

Cette frégate isolée, dont ils ne soupçonnaient pas la ruine, tenta la convoitise des Anglais. La frégate de Sa Majesté britannique l'*Alcmène* vint mouiller à une lieue de l'entrée du port des Sables. A la nuit close, elle détacha un canot vers *la Concorde* pour reconnaître de plus près la position. Nous étions heureusement sur nos gardes : quatre canots armés en guerre se mirent à la poursuite de l'embarcation anglaise. L'officier qui les commandait sut manœuvrer avec habileté. Il coupa la retraite à l'ennemi et s'empara de son canot, monté par quinze hommes et un *midshipman*. Parmi ces prisonniers se trouvait un mousse français âgé de quatorze ans ; nous interrogeâmes ce mousse, et nos aspirants firent de leur côté causer le *midshipman*. Nous apprîmes ainsi que l'escadre anglaise, en croisière devant les pertuis, venait d'être réduite de onze vaisseaux à neuf, par suite du renvoi en Angleterre du *Defiance*, escorté par le *Triumph ;* mais des renforts considérables étaient attendus, et une grande quantité de brûlots devaient, d'un jour à l'autre, venir se joindre à la flotte. Tout annonçait l'intention de tenter un grand effort pour détruire les onze vaisseaux et les quatre frégates que nous avions réunis sur la rade de l'île d'Aix.

Je n'hésitai pas à expédier immédiatement une estafette au préfet maritime de Rochefort pour qu'il transmît cet avis important à l'amiral qui commandait en chef notre escadre. Je savais que la rade de l'île d'Aix était sans défense contre l'attaque combinée d'une flotte de guerre et d'une flottille de brûlots. Il n'y avait qu'un moyen infaillible de parer à ce double danger, c'était de remonter la Charente. L'amiral français pensa qu'il lui suffirait de se couvrir par une estacade : on sait quelles furent les conséquences de cette fâcheuse décision. Le 11 avril 1809, par une nuit des plus noires, le vent de nord-ouest soufflant avec violence, la marée conspirant avec le vent, les premiers brûlots anglais rompirent l'estacade. La panique se mit dans l'escadre française. La plupart des vaisseaux coupèrent leur câble et allèrent s'échouer où le vent les porta. Le lendemain, une division de frégates et de bâtiments légers, appelée par les instances de lord Cochrane, entrait dans la rade de l'île d'Aix, et détruisait une partie des bâtiments qui s'étaient mis dans l'impossibilité de se défendre. Un esprit de vertige semblait s'être emparé, dans cette affreuse nuit et dans les journées qui suivirent, des plus braves capitaines. Des vaisseaux que l'ennemi n'avait pas même attaqués furent abandonnés par leurs équipages, et des hommes qu'avaient illustrés maints combats héroïques partagèrent la faiblesse commune. La mollesse de lord

Gambier, le courage et le sang-froid de quelques-uns de nos officiers, préservèrent seuls l'escadre française d'une ruine totale. Nous ne perdîmes que quatre vaisseaux et une frégate. Les Anglais avaient dépensé pour cette expédition plus de 16 millions : le résultat obtenu était hors de proportion avec les dépenses; mais le dommage moral causé à notre marine fut bien autrement sérieux que le tort matériel. Au moment où cette marine aspirait à renaître, où elle pouvait se flatter de grandir, elle s'étonna de ne plus trouver de sécurité sur les rades mêmes où elle avait pendant seize ans bravé les efforts de l'ennemi[1]. La confiance de nos équipages, que tant de revers n'avaient pas détruite, se sentit ébranlée, et pour la première fois peut-être depuis 1793, on les entendit

1. *Des rades inexpugnables*, c'est le premier besoin d'une marine qui ne peut se flatter d'être maîtresse de la mer. Il faut être en sécurité dans ses ports, mais il n'est plus, au temps où nous vivons, de batteries qui puissent rendre cette sécurité complète. Il faudra des obstacles matériels pour arrêter les escadres cuirassées. Quant à faire entrer la flotte active dans le plan de défense des arsenaux, j'y vois un désavantage : celui de s'exposer à paralyser le feu des batteries de la rade en les mettant dans l'impossibilité de distinguer les vaisseaux amis des vaisseaux ennemis, dès que la fumée aura enveloppé les deux escadres. La flotte active sera bien plus utilement employée à opérer des diversions qu'à former des lignes d'embossage. Quant aux batteries flottantes, elles ne vaudront jamais des jetées et de solides enrochements. C'est d'ailleurs un matériel qui dépérit chaque jour et qui peut ne plus être en état au moment du besoin. Rétrécir suffisamment l'entrée de ses ports, c'est encore le meilleur moyen de les défendre.

dont je venais
sister sur la fa
retirant du Pet
toute la force d
l'expérience de
près de deux an
défections et les
jours, nous devi
disséminer. Nul
la campagne. l
gouvernement,
de sûreté en del
On paraissait
Petit-Goave, qu
stratégique de p
m'entretint d'un
pour en reprend
cent soldats il s
ne connaissait p
cette entreprise.
lui annonçai qu
Je lui remis, à
dans lequel j'ex
d'une pareille
aussi bornés qu
autorités milit
ment des trou
premier aide

CHAPITRE VIII.

Le vaisseau *le Marengo*. — Une traversée de Lorient à Brest.

En 1809, on n'était point prodigue de faveurs envers la marine; mais je dois dire aussi qu'on ne recherchait pas ces récompenses avec une ambition démesurée. La modération de nos vœux ne venait pas seulement de la modération de notre caractère : elle prenait plutôt sa source dans le prestige dont l'opinion publique entourait alors des positions qu'on a fini par considérer aujourd'hui comme des positions subalternes. Le grade de colonel était le plus beau grade de l'armée; celui de capitaine de vaisseau, le plus beau grade de la marine. Je me crus donc magnifiquement payé du combat des Sables par le commandement d'un vaisseau de quatre-vingts canons. Ce bâtiment, pareil à celui qui avait porté le pavillon de l'amiral Latouche-Tréville, se nommait *le Borée*. Je reçus l'ordre d'aller l'armer à Lorient, et j'obtins la faveur bien précieuse d'emmener avec moi les ma-

rins de *la Créole*, qui formèrent ainsi le noyau de mon nouvel équipage. Vers la fin du mois d'avril, quelques jours après le désastre de l'île d'Aix, je partis des Sables à la tête de ces braves gens, tout heureux de ne pas séparer leur fortune de celle de leurs officiers et de leur capitaine. Nous cheminâmes ainsi à petites étapes, et dans les premiers jours de mai 1809, nous arrivâmes au lieu de notre destination. L'accueil que nous reçûmes partout sur notre passage, particulièrement celui que nous trouvâmes à notre entrée à Lorient, était bien fait pour flatter notre amour-propre. La musique du régiment d'artillerie de marine nous attendait à Kérantré, où s'était déjà réunie toute la population de la ville. Arrivés sur le Champ-de-Bataille, nos marins furent passés en revue par le préfet maritime, qui leur adressa une allocution chaleureuse et les félicita, dans les meilleurs termes, de leur belle conduite. Cet excellent homme ne s'en tint pas là. Le 12 mai 1809, il écrivit au ministre de la marine une courte dépêche que je ne puis m'empêcher de citer, car je la regarde comme la meilleure pièce de mon dossier. « J'ai l'honneur de vous annoncer, disait-il à l'amiral Decrès, que l'état-major, ainsi que l'équipage de la frégate *la Créole*, au nombre de trois cent-vingt hommes tout compris, est arrivé hier après midi en ce port.... Le capitaine de vaisseau P. J..., qui m'a remis cet équipage dans le meilleur état,

n'a pas perdu un seul homme, parce que chacun de ses marins, lui étant dévoué, n'aspire qu'au bonheur de se trouver de nouveau au poste d'honneur sous ses ordres. »

Si j'avais mis peu d'empressement à faire valoir mes droits aux faveurs du ministre, je ne me croyais pas autorisé à montrer le même désintéressement pour les officiers qui m'avaient si bien secondé. J'avais donc adressé à l'amiral Decrès de nombreuses demandes de récompenses qui ne furent point écartées, mais qui furent froidement accueillies. Le ministre me fit répondre qu'il fallait attendre la première promotion. Je ne trouvais ce retard ni juste ni politique ; je m'en plaignis donc avec une certaine amertume, et je commis la faute de comparer le combat des Sables à celui du vaisseau *le Guillaume-Tell*, en rappelant les avancements que l'amiral Decrès avait à cette occasion obtenus pour ses officiers. Je ne reçus pas de réponse à ma lettre, mais le ministre chargea mon frère de m'inviter *à ne plus faire de comparaisons qui le désobligeaient*. Je ne savais pas alors que, dans ce combat du *Guillaume-Tell*, on avait plus admiré le courage du commandant que son talent de manœuvrier. Du reste, les officiers et les aspirants de ma division ne perdirent rien à ma vivacité : ils ne furent pas oubliés dans la promotion, qui ne tarda pas à paraître.

Tout semblait alors me sourire. Le vaisseau *le*

Borée, dont l'équipage avait été complété par l'embarquement de deux cents soldats d'artillerie de marine, était en état de présenter le travers à n'importe quel vaisseau anglais, j'en avais la confiance, et mes braves marins, qui se souvenaient du combat des Sables, l'avaient aussi. Trois autres vaisseaux, dont l'armement avait été préparé par mes mains, s'étaient depuis trois mois rangés sous mes ordres. Ils composaient avec *le Borée* une division dont le commandement devait me fournir l'occasion de gagner mon brevet de contre-amiral. J'étais loin, en ce moment, de prévoir l'affreux malheur qui me menaçait. Le frère que j'aimais si tendrement, et qui avait été l'ange gardien de ma carrière, avait vu sa santé, jusque-là si robuste, s'altérer subitement. Il avait voulu qu'on me dissimulât la gravité de sa situation : il savait que si je l'eusse soupçonnée, j'aurais tout quitté pour aller lui prodiguer mes soins. Aussi m'écrivait-il régulièrement tous les jours. Ses lettres n'étaient que l'expression affectueuse de sa tendresse pour moi et de sa sollicitude pour mon avenir. Il ne me parlait jamais de ses souffrances. La nouvelle de sa mort me frappa comme un coup de foudre. Je me sentis sans force et sans courage contre une pareille épreuve. Bien des années se sont écoulées depuis ce déplorable événement; le temps, qui efface, dit-on, tous les souvenirs, n'a pas encore effacé celui-là de mon cœur.

Est-il donc vrai qu'un malheur n'arrive jamais seul? Le destin, quand il nous frappe, prendrait-il en effet plaisir à nous accabler? J'étais encore consterné de la perte cruelle que je venais de subir, lorsque j'appris que la division dont le commandement eût pu seul apporter quelque distraction à ma douleur allait m'être enlevée. L'officier-général qui commandait l'escadre de l'île d'Aix dans la nuit du 11 avril 1809 avait été envoyé à Toulon pour s'y mettre à la tête d'une flotte de vingt-cinq vaisseaux. Son crédit avait survécu à un désastre dont on n'avait point voulu rechercher trop minutieusement l'origine; il ne put résister aux plaintes unanimes que soulevèrent des violences et des emportements dont la marine a gardé la mémoire. On ne savait que faire de ce vice-amiral tombé en disgrâce, car on tenait encore à le ménager : on n'imagina rien de mieux que de lui offrir les quatre vaisseaux mouillés en rade de Lorient. Une lettre ministérielle du 25 avril 1811 m'annonça que cet officier général allait arborer son pavillon sur le vaisseau même que je montais. C'était là un double désappointement; pendant deux mois, j'eus le courage de dévorer les ennuis inhérents à une position qui n'est supportable qu'avec un chef qu'on estime et dont on possède la confiance. Enfin le 15 juin 1811, grâce à l'intervention de l'amiral Gantheaume, j'obtins de quitter ce vaisseau, qui avait si longtemps

fait mon orgueil, mais où je ne pouvais plus rester sans me trouver exposé chaque jour à manquer gravement à la discipline. Le capitaine du *Marengo* passa sur *le Borée*, et je le remplaçai à bord de son vaisseau. En fait de bâtiment, je n'avais pas gagné au change. *Le Borée* était un vaisseau de quatre-vingts canons, *le Marengo* n'était qu'un vaisseau de soixante-quatorze. Le premier était presque neuf, admirablement disposé pour la mer et pour le combat; le second était tellement arqué, que de l'avant on ne voyait pas les genoux d'un homme qui se promenait sur l'arrière; il était si extraordinairement tordu, qu'il donnait la bande à tribord derrière et à bâbord devant. Je ne puis mieux le comparer qu'à ce fameux *Vétéran* qui sortit tout perclus de son long séjour dans le port de Concarneau. Le personnel du *Marengo* heureusement n'était sous aucun rapport inférieur à celui du *Borée*. Si ce dernier vaisseau, pour composer le fond de son équipage, avait eu les marins de *la Créole*, *le Marengo* s'était recruté dans de meilleures conditions encore. La plupart des matelots du *Marengo* provenaient de la glorieuse division de frégates qui avait fait trembler les mers de l'Inde jusqu'au moment de la capitulation de l'île de France. Presque tous avaient reçu le baptême du feu; ils étaient habitués à vaincre, et j'étais certain que la vue d'un vaisseau anglais ne leur rappellerait que leurs triomphes passés.

Ces excellents éléments avaient formé, avec l'adjonction de nombreux conscrits, le 24e équipage de haut-bord. L'équipage du *Borée* composait le 11e, car, il faut bien le remarquer, le système des équipages permanents, souvent modifié dans ses détails, mais autant que possible respecté dans son principe, a eu son origine sous l'Empire. Un jour vint où le grand capitaine auquel on a reproché, non sans raison, d'avoir trop souvent méconnu les nécessités de la guerre maritime les comprit au contraire admirablement : c'est le jour où il cessa de considérer nos forces navales comme un enjeu sacrifié d'avance au succès de combinaisons gigantesques. Nous n'avions plus ni matelots, ni commerce; il fallut bien entreprendre de fonder avec des recrues une marine nouvelle. L'Empereur n'hésita pas à prendre pour base de cette marine la permanence des armements et l'invariable fixité des équipages. Ce n'était pas là le rêve d'un utopiste, c'était simplement une idée pratique; ne pouvant faire revivre ce qui nous manquait, on cherchait courageusement à y suppléer. Sans doute les conscrits de la marine avaient à subir une terrible épreuve épargnée aux conscrits de Lutzen et de Bautzen; il était moins difficile de les aguerrir au feu que de les guérir du mal de mer. En politique néanmoins, il faut quelquefois savoir fermer les yeux sur les inconvénients qu'on ne peut éviter. Les Anglais d'ailleurs n'armaient pas plus

que nous leurs vaisseaux uniquement avec des marins. Pour maintenir leur flotte sur le pied formidable où nous l'avons vue en 1810, ils étaient obligés d'admettre dans la composition de leurs équipages une large proportion de *landmen*, sans compter de nombreux vagabonds de tous les pays. Il est vrai qu'ils avaient de bons cadres, une discipline inflexible et le vaste Océan pour école. Le capitaine Bouvet[1], sur la frégate *la Vénus*, devait leur montrer ce que deviendraient aussi nos équipages de haut-bord, si jamais la même école leur était ouverte. En attendant ce jour malheureusement bien éloigné encore, c'était dans le port même, sur des rades ou des bassins rendus inexpugnables qu'il fallait nous résigner à instruire nos escadres. La rade de Lorient n'offrait point l'espace nécessaire pour les évolutions de quatre vaisseaux : elle laissait au contraire à l'ennemi mouillé sous l'île de Groix toute facilité pour bloquer cette division. L'officier général qui nous commandait reçut l'ordre de saisir la première occasion de passer de Lorient à Brest. Nous nous préparâmes immédiatement à l'appareillage, et nous n'attendîmes plus pour mettre sous voiles que le moment où la croisière anglaise serait amenée, par

1. Ce vaillant officier, né en 1775 et entré dans la marine en 1786, vient de terminer, il y a quelques jours à peine, sa carrière. Nommé contre-amiral en 1822, il s'était, peu de temps après, retiré volontairement du service.

une éventualité quelconque, à se relâcher de sa surveillance. Pour qui n'a point vécu dans les temps agités au milieu desquels se sont écoulés mon âge mûr et ma jeunesse, la résolution que je pris à l'annonce de ce prochain départ demeurera inexplicable. Je sollicitai sur-le-champ du ministre de la marine l'autorisation d'unir mon sort à celui d'une femme que j'aimais en secret depuis deux ans. Jusqu'alors je ne m'étais point senti le courage de lui offrir ce triste don, gage de tant d'inquiétudes et de souffrances, qu'on appelle l'amour d'un marin; mais je pensai qu'au sortir du port nous pourrions rencontrer l'ennemi, et je voulais, dans le cas où je trouverais la mort sur le champ de bataille, laisser à la femme dont mon cœur avait fait choix mon nom et ma chétive fortune. Le jour même où je contractai cette union, nous n'attendions que l'heure de la marée favorable pour appareiller. La marée venue, le vent manqua, l'ennemi reparut devant les passes, et nous restâmes encore un mois sur la rade de Lorient.

Un matin enfin, le 8 mars 1812, les sémaphores signalèrent qu'un des quatre vaisseaux de la croisière anglaise qui se tenait habituellement mouillée sous l'île d'Hœdic, à l'entrée de la baie de Quiberon, venait de se jeter à la côte. Cet événement, qui nous donnait sur l'ennemi la supériorité du nombre, concordait avec une marée favorable. Après

une longue indécision, l'amiral se décida enfin à faire le signal de mettre sous voiles. Je pensais qu'une fois hors des passes nous allions nous mettre à la poursuite de l'ennemi et profiter d'une si belle occasion de l'anéantir : il n'en fut rien. J'hésite aujourd'hui à blâmer une prudence dont je ne pouvais apprécier qu'imparfaitement les motifs; mais en 1811 je ne me cachais pas pour gémir d'une tactique qui paralysait l'ardeur de nos braves équipages, et qui faisait presqu'un devoir de la timidité à des gens dont la première vertu est d'être téméraires.

Aussitôt que l'escadre française, composée de quatre vaisseaux et de deux corvettes, fut réunie dans le canal de l'île de Groix, elle serra le vent pour se diriger sur le port de Brest. Je ne tardai pas à m'apercevoir que *le Marengo* avait un grand désavantage sur ses compagnons. Non-seulement il marchait beaucoup moins bien qu'eux, mais il dérivait infiniment plus et gouvernait mal. Le 10 mars, nous avions dépassé la baie d'Audierne; le vent, qui soufflait du nord-est, était contraire pour gagner la rade de Brest, distante encore d'une quinzaine de lieues. L'escadre continuait à gouverner ainsi au large d'Ouessant. A neuf heures du matin, une voile fut signalée derrière nous. C'était la frégate anglaise la *Diana*, qui nous observait. Vers trois heures de l'après-midi, cette frégate fut re-

jointe par le vaisseau de 74 le *Pompée*. Ces deux bâtiments étant sous le vent, nous pouvions à notre gré les attaquer ou les éviter. Nous prîmes le dernier parti : il faut dire que presque en même temps deux autres voiles se montraient à l'horizon, mais cette fois du côté du vent. Ces deux voiles étaient les vaisseaux de 74 le *Poitiers* et le *Tremendous*. Ils ne nous eurent pas plutôt aperçus qu'ils laissèrent arriver sur nous, et, malgré l'impossibilité où se fussent trouvés la *Diana* et le *Pompée* de les secourir, ils s'attachèrent obstinément à nos pas. Je veux croire, pour l'honneur de notre amiral, qu'il était lié par ses instructions, puisqu'il ne fit rien pour mettre un terme à cette imprudente poursuite. Peut-être craignit-il, s'il attendait ces deux vaisseaux ou s'il se portait à leur rencontre, de donner l'éveil à quelque autre escadre anglaise, car l'ennemi était alors partout, et, où il n'était pas, notre imagination frappée croyait encore le voir. La nuit vint cacher cette manœuvre de son manteau et nous dérober à la vue des deux persévérants limiers qui ne voulaient point abandonner nos traces. Le 11, au point du jour, nous les apercevions encore, mais vers deux heures de l'après-midi une brume épaisse enveloppa l'horizon et obligea le *Tremendous* et le *Poitiers* à lever la chasse. Du reste, si je m'exprimai à cette époque avec une certaine vivacité sur l'humiliante retraite de quatre vaisseaux français

devant deux vaisseaux ennemis, je dois, pour être juste aujourd'hui, ajouter que la croisière anglaise de Lorient avait reconnu notre absence de ce port le lendemain même de notre départ, qu'elle s'était mise sans perdre un instant à notre recherche, et que le 11 au soir trois de ses vaisseaux, le *Tonnant*, le *Bulwark* et le *Colossus*, venaient se joindre au *Pompée*, au *Poitiers* et au *Tremendous*. Une résolution plus hardie eût donc pu nous entraîner dans un combat inégal, et c'est ce que, sous aucun prétexte, n'avait autorisé le ministre.

Notre amiral avait fait plusieurs croisières heureuses dans sa vie; il avait acquis ainsi la réputation, non pas d'un grand homme de guerre, mais d'un homme de mer fort habile. Nul mieux que lui, disait-on, ne savait se rendre invisible. Je faisais peu de cas de ses talents, mais c'était peut-être défaut de sympathie de ma part. Toujours est-il que pour entrer à Brest il prit un moyen fort adroit, dont personne, ce semble, ne s'était avisé avant lui. Il alla, dès qu'il fut délivré de la poursuite du *Poitiers* et du *Tremendous*, s'établir en croisière sur le parallèle des *cinq grosses têtes*. Ces prétendues roches, placées à l'ouvert du golfe de Gascogne, étaient autrefois la terreur des navigateurs. On les a depuis quelques années effacées de nos cartes, car aucun document certain n'en a pu prouver l'existence, et il est fort probable que le premier capitaine qui les a

signalées aura pris quelque glace flottante ou quelque carcasse de navire abandonné pour des roches; mais en 1812 il n'y avait pas de marin qui n'évitât soigneusement de se mettre en position de les rencontrer. Il en résulta que nous pûmes attendre fort tranquillement dans ces parages qu'un coup de vent de sud-ouest éloignât des côtes de Bretagne les vaisseaux qui sans doute nous y attendaient et nous permît de faire route vers le port. Cependant, si nous adoptâmes le meilleur parti pour notre sécurité, nous nous privâmes aussi de l'avantage de rendre notre sortie fructueuse. Nous ne capturâmes que quelques navires de peu de valeur que nous détruisîmes à l'instant.

Pendant dix ou douze jours, l'escadre resta, sous la misaine, à la cape, avec de gros vents de nord-est et une mer très-dure. Les vents passèrent enfin au sud-ouest grand frais. Nous en profitâmes pour nous diriger sur le port de Brest. Le temps était fort brumeux : depuis plusieurs jours, nous n'avions pu obtenir de latitude; nous n'avions pour nous guider dans notre atterrage d'autres indications que celles de la sonde, indications toujours fort incertaines. Toutefois la diminution du fond et le changement de couleur de l'eau témoignaient que nous étions peu éloignés des côtes de Bretagne. En effet, le 29 mars 1812, vers les dix heures du matin, celui de nos vaisseaux qui marchait en tête si-

gnala devant nous les rochers de Penmarch. Peu après, nous aperçûmes nous-mêmes du pont du *Marengo* toutes les plages qui forment le fond de la baie d'Audierne. Dans cette position, nous pouvions craindre que, si le vent passait au nord-ouest, nous fussions trop affalés pour nous relever de la côte. La mer n'était pas très-grosse, mais le vent soufflait avec une violence extrême. Les vaisseaux naviguaient sur deux colonnes. Les corvettes avaient été détachées en avant : elles cherchaient à découvrir le bec du Raz, une des pointes extrêmes du Finistère, qui forme avec la petite île de Sein un des trois passages par lesquels on arrive au goulet de la rade de Brest.

Dès que le cap eut été reconnu par les corvettes, nous vînmes au vent pour le laisser sur notre droite. Toutes ces manœuvres ne se firent pas avec le calme que je mets à les raconter : il régnait encore une grande indécision sur notre position réelle, et la moindre erreur nous conduisait à une perte certaine. Je marchais par le travers du *Borée*, m'en tenant à une centaine de mètres à peu près du côté du vent, lorsque, par un mouvement d'une brusquerie tout à fait imprévue, ce vaisseau vint mettre son beaupré dans mes grands haubans. La manœuvre que je dus faire pour éviter un affreux abordage me priva de mon grand hunier, qui fut déchiré et emporté en lambeaux par le vent. Une

pareille avarie dans une position aussi critique pouvait avoir les suites les plus funestes. Mon vaillant équipage montra heureusement dans cette circonstance ce qu'il savait faire. En moins d'une demi-heure, un nouveau hunier fut en vergues, et *le Marengo* prenait son poste dans la ligne de bataille que l'amiral venait de donner l'ordre de former. Nous étions le vaisseau de queue ou serre-file de cette ligne. Le serre-file d'une ligne est toujours plus compromis que les autres vaisseaux, et c'est le bâtiment qui mérite par-dessus tout la sollicitude d'un habile amiral. Les vaisseaux de tête franchissent sans le moindre risque bien des obstacles insurmontables pour la queue de la ligne, car l'effet des courants et de la dérive la porte insensiblement sous le vent. Le serre-file devrait donc être un des meilleurs vaisseaux de l'armée. *Le Marengo* était de beaucoup le pire. L'amiral, monté sur un magnifique navire qui marchait et évoluait mieux que la plus légère des frégates, s'avançait fièrement en tête de son escadre sans se préoccuper de ce qui se passait derrière lui; mais moi, qui jugeais bien les dangers de ma position, j'étais loin d'être sans inquiétude. J'avais demandé par signal liberté de manœuvre : on me répondit de rester à mon poste. Pour m'y maintenir, j'étais obligé de porter beaucoup plus de voiles que les autres vaisseaux. A mesure que nous approchions de l'entrée du Raz, la

mer devenait affreuse. Notre gaillard d'avant tout entier se plongeait dans la lame. A chaque instant, je m'attendais à voir tomber la mâture. Plusieurs haubans s'étaient déjà rompus. S'il y avait eu un espace suffisant entre le vaisseau et la terre pour exécuter cette évolution, je n'aurais pas hésité à virer vent arrière et à me porter au large, aimant encore mieux enfreindre les ordres de l'amiral que de périr. Engagés comme nous l'étions, il fallait continuer à courir sous les mêmes amures et se résigner à toutes les chances du plus terrible naufrage. L'amiral finit cependant par s'apercevoir des périls de notre situation : il laissa *chaque capitaine libre de sa manœuvre pour la sûreté de son bâtiment.* Cette tardive décision ne pouvait plus rien pour *le Marengo.* La route nous portait sous le vent de la Vieille, la dernière des roches qui prolongent la pointe du Raz. Nous n'avions d'espoir que dans l'influence du courant qui tourbillonne autour de cet écueil, et qui pouvait miraculeusement nous le faire doubler. Ce fut alors que je pus apprécier toute la valeur de mon excellent équipage. Le silence le plus profond régnait à bord; on n'entendit pas un cri, on ne vit pas un signe de faiblesse. Chacun, attentif aux ordres que je donnais, ne songeait qu'à les exécuter. S'il y eut en ce moment quelque symptôme de crainte, ce ne fut que parmi nos prisonniers. Comme je l'avais prévu, le courant,

quand nous nous fûmes rapprochés de la Vieille, nous soutint un peu contre l'effort du vent. Nous parvînmes à doubler ce danger, sur lequel la mer déferlait avec une incroyable furie; mais nous en passâmes à peine à quelques brasses. Ainsi se vérifia pour nous ce vieux proverbe recueilli par le vice-amiral Thévenard : *Qui a passé le Raz sans malheur ne l'a pas passé sans peur.*

Les vents se maintinrent au sud-ouest grand frais; la croisière ennemie avait dû prendre le large. L'escadre se dirigea donc sur le goulet de Brest, et le soir même, avant que la nuit fût close, elle jetait l'ancre sur la rade, à côté du vaisseau *le Nestor*, le seul vaisseau qui, avec quelques frégates, fût mouillé en ce moment devant le premier port de l'Empire. L'arrivée de notre division fut un grand événement pour ce port, condamné depuis plusieurs années à la solitude. La population de Brest n'a point d'autre industrie que le service de l'État; c'est pour ainsi dire son unique moyen d'existence. Aussi l'absence de nos forces navales était-elle pour cette ville une calamité véritable: une profonde misère en était la conséquence naturelle. Pendant que, grâce aux efforts d'un gouvernement qui réparait magnifiquement ses fautes, nous comptions à la fin de 1811 près de soixante vaisseaux armés, dix-huit dans l'Escaut, sept au Texel, deux à Cherbourg, quatre à Lorient, trois à Rochefort, dix-sept ou dix-

huit à Toulon, cinq ou six à Gênes, à Venise et à Naples, la ville de Brest restait veuve de ses escadres et ne voyait plus d'autres bâtiments que ceux qui descendaient à de longs intervalles de ses propres chantiers. Notre arrivée fut donc saluée par une joie unanime et nous valut le plus cordial accueil. Pour moi, j'allais retrouver ma famille. Les fonctions de mon père l'avaient fixé à Brest, et cette ville si bonne, si patriotique, si hospitalière, est restée depuis lors ma patrie adoptive. Ma femme, partie de Lorient le lendemain même de notre départ, était venue m'y attendre. Je lui avais donné l'espoir que l'escadre y arriverait avant elle. Vingt jours s'étaient écoulés, et l'on n'avait encore aucune nouvelle de nos vaisseaux. Nous pouvions aussi bien être sur le chemin de Portsmouth ou de Plymouth que sur celui de Brest. Qu'on juge des inquiétudes d'une jeune femme séparée dans de telles circonstances de son mari; mais les peines passées ne sont heureusement qu'un songe, et lorsqu'un canot du port l'amena le long du *Marengo*, ma pauvre femme oublia bien vite ce trop véridique dicton, qui devait prendre naissance sous le ciel mélancolique de la Bretagne : *Femme de marin, femme de chagrin !*

CHAPITRE IX.

L'escadre de Brest pendant les dernières années de l'Empire.

On a souvent reproché aux marins français l'absence de discipline. Ce reproche est-il bien fondé? Sans doute une révolution qui avait passé le niveau sur toutes les têtes ne pouvait manquer de relâcher pendant quelque temps les liens de la subordination dans la marine aussi bien que dans l'armée; mais lorsque l'édifice social se fut raffermi, le salutaire principe de l'obéissance passive ne fut plus que bien rarement méconnu dans nos rangs. On le vit respecté dans notre escadre alors même que le chef semblait s'aliéner à plaisir l'estime et l'affection de ses subordonnés. Pendant près de deux ans, j'ai été témoin des plus déplorables scènes; je n'ai jamais été témoin d'un acte sérieux d'indiscipline. Les plaintes trop fondées auxquelles donnait lieu un caractère violent et fantasque, dont la bizarrerie touchait presque à l'extravagance, finirent par arriver

jusqu'aux oreilles de l'Empereur. Le ministre Decrès reçut l'ordre de chercher un autre commandant pour l'escadre de Brest : il fit choix d'un des officiers qui venaient de s'illustrer dans les mers de l'Inde, et cet honneur, décerné à une glorieuse carrière, fut un plus grand service rendu à la discipline que ne l'eussent été tous les lits de justice ministériels et tous les conseils de guerre. Le commandement de l'escadre m'avait été remis par l'amiral tombé en disgrâce, plus soucieux d'aller se justifier que d'attendre son successeur. J'avais quelques titres peut-être à conserver cette position, qui n'eût été, avec le grade d'officier général, que le juste prix de mes services : j'aurais pu invoquer sans crainte à cet égard le témoignage de tous mes camarades ; mais, je puis l'affirmer, aucune amertume ne vint se mêler à mes regrets. Je me sentis heureux de me trouver sous les ordres d'un chef dont la loyauté m'était depuis longtemps connue, et qui devait, dans le cours de son commandement, m'en donner à diverses reprises les plus honorables preuves.

Si pendant de longues années on avait négligé d'exercer nos équipages, il faut convenir que depuis 1810 c'était un système entièrement contraire qui avait prévalu. Jamais on n'avait déployé plus d'activité que notre nouvel amiral. Nos marins, qui l'adoraient, l'avaient surnommé *Tourmentin*. Nous manœuvrions du matin jusqu'au soir. Chaque jour,

on changeait ou les vergues ou les voiles; on dépassait les mâts de hune, et on les repassait aussitôt; puis à l'instant même on appareillait, poussant quelquefois une bordée jusqu'en dehors de la baie de Bertheaume. On en était venu à ne plus tenir compte ni du vent, ni du courant. Rien n'était, disait-on, impossible en marine. Tous les vaisseaux partaient à la fois, comme une volée de perdreaux, sans laisser à ceux qui étaient mouillés le plus en dehors le temps de faire place aux autres; tous revenaient prendre leurs amarres avec un aplomb magistral. Les Anglais, à coup sûr, n'auraient pas mieux fait, et je doute que nos beaux vaisseaux d'aujourd'hui eussent pu nous primer. C'était un spectacle réjouissant pour l'œil d'un chef, et il y avait là de quoi le pénétrer de confiance. Du reste, s'il fut jamais un homme d'honneur et de résolution, c'était bien celui-là. Il avait la franchise et la candeur antiques. Bref, concis, sans emphase, il rêvait secrètement au moyen d'employer d'une manière utile au service de son pays cette escadre qu'il avait mis tous ses soins à former.

Au sud de la presqu'île qui ferme la rade de Brest s'ouvre une autre baie bien plus vaste, mais moins sûre, où les vaisseaux de la croisière anglaise étaient venus s'établir avec une singulière audace. Cette baie est la baie de Douarnenez. Les Anglais y calaient leurs mâts de hune, y réparaient leurs

gréements, calfataient leurs navires, montraient en un mot une telle confiance dans notre longanimité, que je crus devoir entretenir l'amiral des facilités qu'ils nous offraient pour les attaquer. Plein d'ardeur pour la gloire de son arme, l'amiral saisit avec empressement cette pensée. Il réunit en conseil de guerre tous ses capitaines, et leur exposa brièvement son projet. De la tour de Crozon, on dominait la baie de Douarnenez, dont on était tout au plus à une demi-lieue. On voyait les vaisseaux ennemis à l'ancre, et on pouvait suivre tous leurs mouvements. Il était donc facile de les faire repentir de leur insolente sécurité. Il suffisait pour cela d'appareiller au milieu de la nuit, de manière à se trouver à l'entrée de la baie de Douarnenez avant le point du jour. En profitant d'un vent qui s'opposât à la sortie de l'ennemi, on l'obligerait d'accepter le combat sur nos côtes, en vue de nos clochers. Quel motif d'enthousiasme pour nos équipages ! L'ennemi surpris, probablement se défendrait mal ; mais en admettant même qu'il nous fît acheter chèrement le succès, la proximité de notre premier port militaire nous garantissait un refuge assuré avec des secours de tout genre. Si l'amiral eut un tort dans cette circonstance, ce fut de consulter ses capitaines. Des gens que l'on consulte, même parmi les plus braves, font toujours des objections, ne fût-ce que pour mettre leur responsabilité à couvert. Mon sentiment

à moi ne pouvait être douteux : « je répondais à l'amiral non-seulement de mon vaisseau, mais du vaisseau anglais que j'aurais par mon travers. » Ce n'était point là, je voudrais bien qu'on en fût convaincu, le langage d'un fanfaron ; c'était le cri de l'honneur blessé, protestant contre une longue humiliation dont le terme me semblait enfin arrivé. Notre organisation sous tous les rapports était excellente. Il y avait tel vaisseau parmi nous qui n'eût rien envié, pour les exercices militaires, pour les dispositions les plus minutieuses qui précèdent le combat, aux meilleurs bâtiments de nos jours. D'ailleurs, pour se bien battre, il ne faut pas tant de finesse et de subtilité qu'on le pense, et quoique j'aie le plus grand respect pour les gens habiles, je crois encore que dans la guerre les plus habiles seront souvent les plus audacieux, car seuls ils conserveront toute leur clairvoyance et tout leur sang-froid à l'approche du danger. Je suis donc convaincu que si notre intrépide amiral, qui avait habitué son escadre à mettre sous voiles à toute heure, n'eût dit son secret à personne et eût fait une belle nuit le signal d'appareiller, s'il nous eût conduits ainsi à l'entrée de la baie de Douarnenez en ordonnant simplement le branle-bas de combat, la présence de l'ennemi et le courage français eussent fait le reste. Il n'y avait point là de manœuvres savantes à exécuter ; il ne s'agissait que d'attaquer des

vaisseaux à l'ancre, de les attaquer à l'improviste et dans la situation la plus défavorable où des bâtiments puissent se trouver. Quoi qu'il en soit, à partir de cette délibération, les Anglais agirent comme des gens informés secrètement de nos projets. Ils se tinrent plus fréquemment sous voiles : lorsqu'à de rares intervalles ils se hasardèrent encore à jeter l'ancre, ce ne fut plus qu'à l'entrée de la baie et dans une position qui indiquait qu'ils étaient sur leurs gardes et prêts à prendre le large à la première alarme. Cette belle occasion de rendre à notre pavillon quelque lustre se trouva donc manquée, et notre amiral ne s'en consola jamais. Qu'importait cependant cette déception nouvelle, si déjà nous en étions venus à considérer comme heureuse la chance qui nous ferait rencontrer les Anglais à forces égales ou avec de faibles avantages? Notre nouvelle marine était l'œuvre de quatre ou cinq années. Si le destin lui en accordait quatre ou cinq autres, elle cesserait d'être une arme secondaire; elle redeviendrait ce qu'elle était au temps de Louis XVI, la véritable épée de la France.

Déjà cependant l'Empire était entré dans sa période décroissante. A la campagne de Saxe allait succéder la campagne de France. Nous ne combattions plus pour conserver nos conquêtes, nous luttions pour repousser l'ennemi du sol natal. Au milieu de ces désastreux événements, le ministre de la ma-

rine me fit annoncer son intention de me proposer à l'Empereur pour le grade de contre-amiral. Afin de me prouver sa bonne volonté, il me confia une mission qui avait été destinée à un officier général. Après avoir fait entrer dans le port le vaisseau *le Marengo*, qui avait besoin de grandes réparations, je devais aller inspecter les bâtiments de flottille des arrondissements de Brest et de Lorient pour y rechercher les marins capables d'être incorporés dans nos équipages de haut-bord. Je partis sur-le-champ, et je visitai ainsi tous les ports des côtes de Bretagne. Le résultat de cette inspection ne fut pas sans quelque importance. Sept cents hommes furent immédiatement dirigés sur le port de Brest : nos ressources en marins n'étaient pas tellement épuisées qu'on aurait pu le croire ; mais les convoyeurs et les stationnaires, multipliés à l'infini, absorbaient nos meilleurs matelots. Ces bâtiments n'avaient pour équipages que des hommes d'élite, et leur effectif était toujours supérieur au chiffre réglementaire, tant il est vrai que sans une bonne administration les richesses en hommes aussi bien qu'en matériel se gaspillent ! Le ministre voulut bien lire avec quelque intérêt le rapport que je lui envoyai au retour de ma mission. Il m'en fit adresser ses félicitations, et j'avais l'espoir qu'il réaliserait bientôt sa promesse. Malheureusement les événements ne lui en laissèrent pas le temps, et

ce ne fut point sous l'Empire que j'obtins le grade de contre-amiral. Ces désappointements successifs n'avaient pourtant ni affaibli mon zèle, ni même ébranlé mon dévouement. Quel était le militaire qui n'était pas dévoué à cette époque ? Il faut un fanatisme quelconque à l'homme de guerre ; le nôtre n'était pas le sentiment religieux des anciens chevaliers, c'était l'attachement passionné du soldat pour son général. Nous n'aurions même pas compris la distinction qu'on eût voulu faire entre les intérêts de la France et ceux du grand capitaine qui la gouvernait.

L'escadre de Brest cependant demeurait inactive ; quelques frégates seulement avaient été envoyées en croisière, et avaient réussi à tromper, à force d'audace, la vigilance des bâtiments qui faisaient le blocus. De ces frégates, les unes succombèrent après de glorieux combats ; les autres parvinrent à rentrer dans nos ports, après avoir capturé et brûlé un grand nombre de navires de commerce. Ce fut le suprême effort de notre marine. Bientôt nous vîmes arriver à Brest d'énormes convois de prisonniers, qu'on faisait refluer de l'intérieur de la France sur la Bretagne, afin de les empêcher de retomber entre les mains des armées ennemies. Le bruit d'étonnants succès arrivait avec eux. On disait que Napoléon avait repris l'offensive, que les alliés étaient coupés des routes de l'Allemagne, que ces armées

innombrables, qui nous avaient envahis, allaient repasser la frontière. On était habitué à n'attendre que des prodiges d'une fortune qui devait être en effet jusqu'au bout prodigieuse; mais bientôt les communications avec la capitale se trouvèrent interrompues, et une sinistre nouvelle circula parmi nous : Paris était au pouvoir de l'ennemi! A ce cri, toute la marine se leva en masse. Les officiers présents au port de Brest se rassemblèrent, et vinrent m'offrir de prendre le commandement des équipages de haut-bord, équipages dont la réunion eût composé un corps de plus de sept mille hommes. Avec ces soldats d'élite et complétement dévoués, nous marcherions au secours de Paris.

Ce témoignage si flatteur d'une confiance que jamais l'intrigue n'a pu surprendre me toucha plus que toutes les distinctions qui auraient pu m'être accordées. Il est doux, quoi qu'on en puisse dire, d'être populaire, et c'est le dépit de ne point l'être qui pousse tant de gens à ravaler ce genre de succès. Néanmoins le sentiment de la hiérarchie militaire ne m'a jamais abandonné. Je remerciai mes camarades, avec une émotion profonde, de l'honneur qu'ils avaient voulu me réserver; mais je crus devoir leur faire remarquer qu'ils avaient dans l'amiral placé à la tête de l'escadre un chef bien plus que moi digne de les conduire, et sous les ordres duquel je serais le premier à me ranger. J'allais prévenir

le préfet maritime de leur démarche. Si le préfet et l'amiral, après s'être concertés, ne s'opposaient ni l'un ni l'autre à ce projet, j'étais prêt à partir immédiatement. — La réponse du préfet fut très-bienveillante. Après avoir loué ma réserve, il entra dans des considérations dont il était impossible de méconnaître la sagesse. Le port de Brest était le premier port de France et le plus riche de nos arsenaux. Il serait imprudent de le priver de ses défenseurs naturels, surtout lorsqu'une escadre anglaise se trouvait en position de forcer l'entrée de la rade. D'ailleurs, ajouta-t-il, le départ des équipages de haut-bord était sans but. Un gouvernement provisoire venait de s'établir à Paris, et il fallait, avant de rien entreprendre, attendre ses ordres.

Une paix onéreuse termina une longue série de triomphes suivis d'incroyables revers. Les officiers de la marine impériale furent mis au nombre des vaincus, et les meilleurs furent traités comme tels. Leur cœur, il faut bien le dire, n'était pas avec le régime nouveau. Ceux mêmes qui, comme moi et quelques-uns de mes camarades, devinrent plus tard l'objet des plus bienveillantes faveurs de la part de la Restauration ne purent jamais étouffer ni dissimuler complétement leurs regrets. Entre eux et les Bourbons ce fut jusqu'au dernier jour l'alliance d'Andromaque et de Pyrrhus. La Restauration aimait la marine cependant, et on a pu reprocher à l'Em-

pire d'avoir traité la nôtre sans sympathies et sans ménagements; mais ceci n'était vrai que du commencement de l'Empire, car la date de nos derniers désastres se confond avec la renaissance de notre marine. C'est lorsque tout semblait désespéré qu'une saine politique fit sortir un nouvel édifice des cendres de l'ancien. Je ne crois pas, je le répète, qu'on eût pu mieux faire que l'Empereur le jour où il cessa d'employer la marine comme un rouage secondaire de ses projets. A partir de ce moment, il avait préparé lentement et avec patience l'avenir. Il n'avait plus voulu de luttes inégales, mais il n'avait pas renoncé à nous placer un jour au niveau de l'ennemi. Il faut lui savoir gré de cette ambition : je suis loin de la classer au nombre des illusions dans lesquelles s'est égaré son génie; ce serait une illusion d'ailleurs, que je la préférerais à celle qui se complaît à nous mettre en présence d'un ennemi dont les forces seraient le double ou le triple des nôtres. Les Anglais sont les descendants de ces rudes champions contre lesquels combattait Beaumanoir. Pour les vaincre, il fallait nous rendre le combat des Trente. Je ne prétends certes pas qu'à défaut d'une marine aussi considérable que celle de l'ennemi, rien ne soit possible, mais je déclare mauvaise toute stratégie qui aboutit à mettre contre soi l'avantage du nombre. Avec moins de vaisseaux que l'ennemi, il faut, sur un point donné, savoir se trouver le plus

fort. Des navires plus rapides, des armements plus prompts, des concentrations habilement ménagées peuvent amener ce résultat. Je dis qu'avant tout on y doit tendre. Pour créer une marine, il faut donc savoir à l'avance l'emploi qu'on en veut faire, les mers dans lesquelles on la destine à opérer, les combinaisons auxquelles on lui réserve de prendre part. Ce n'est pas seulement de l'administration, c'est de la politique. Dieu me préserve de m'étendre davantage sur un pareil sujet! Ce ne serait ni d'un bon citoyen, ni d'un officier pénétré des sages exigences de la discipline. De semblables questions ne sont pas faites pour la publicité. Je serais, en tout cas, le dernier à vouloir les offrir en aliment aux passions populaires, car nul n'apprécie plus que moi les bienfaits de l'alliance anglaise et n'en désire plus sincèrement la perpétuité. Seulement je voudrais, — ce vœu doit m'être permis, — qu'une si grande alliance, fondée sur la sympathie mutuelle et sur les intérêts communs des deux peuples, ne pût jamais se rompre sans que cette rupture fût autant à craindre pour l'Angleterre que pour la France.

CHAPITRE X.

Une campagne pendant les Cent-Jours. — Le budget du baron Portal.

J'avais commencé mon éducation de marin pendant les dernières années du règne de Louis XVI; je l'avais complétée, sous la République et sous l'Empire, en mettant à profit, dans les épreuves du commandement, les leçons et les exemples de cette grande génération qui, même après les Duquesne, les Tourville et les Duguay-Trouin, est restée pour moi la plus glorieuse expression de la marine française. Au moment où le cours naturel des choses semblait devoir offrir un plus large emploi à mon activité, un ébranlement général mettait en question l'existence même de notre établissement naval. La chute de l'Empire était un événement que je n'avais jamais prévu. Lorsque j'appris l'entrée des alliés à Paris, j'eus quelque peine à envisager d'un œil calme les chances que l'avenir pouvait me réserver encore. L'ère des combats semblait fermée

pour longtemps. Le métier de marin heureusement a cette supériorité sur celui de soldat, qu'il subit une transformation moins complète quand l'état de paix succède au temps de guerre. La plupart des qualités dont il faut faire preuve en présence de l'ennemi, la fermeté, la décision, le coup d'œil prompt et sûr, sont encore les dons naturels que les chances les plus vulgaires de la navigation viennent mettre constamment en relief.

L'avancement néanmoins se trouvait suspendu pour un temps indéterminé dans l'armée navale. Nos rangs, déjà trop serrés, avaient dû s'ouvrir pour recevoir les officiers de l'ancienne marine qui avaient survécu aux misères de l'exil ou échappé au désastre de Quiberon. L'ordonnance du 1er juillet 1814 établit qu'il ne serait fait de promotions dans le personnel de la flotte que lorsque les cadres en auraient été ramenés, soit par des mesures administratives, soit par les extinctions naturelles, aux limites réglementaires. Je dus donc me trouver fort heureux d'obtenir, au milieu du découragement universel, le commandement d'une division navale dont l'armement avait lieu à Brest et à Rochefort. Cette division était destinée à reprendre possession de la colonie de Bourbon, que le traité de Paris venait de restituer à la France, et la mission qui m'était confiée allait me permettre d'observer à leur début les rapports nouveaux qu'une paix encore in-

quiète et soupçonneuse devait établir entre la France et l'Angleterre.

Le 16 novembre 1814, j'appareillai de la rade de l'île d'Aix, avec trois corvettes de charge et la frégate *la Psyché*, sur laquelle flottait mon guidon de commandement. Après quatre-vingts jours d'une pénible navigation, nous jetâmes l'ancre au fond de la baie de la Table, mouillage habituel des navires qui s'arrêtent au cap de Bonne-Espérance. L'embarcation que je m'étais empressé d'expédier à terre rencontra sur sa route le canot que le gouverneur et l'amiral anglais m'envoyaient pour m'offrir leurs services. Dès que je me fus acquitté des saluts d'usage, j'allai rendre visite aux autorités de la colonie. Nos anciens ennemis se montrèrent d'une politesse exquise, et je dois ajouter que, pendant tout le temps que nous passâmes au Cap, nous n'eûmes qu'à nous louer de la délicatesse de leurs procédés. Le gouverneur, lord Somerset, et l'amiral Taylor, dont l'escadre était en ce moment mouillée à Simon's-Bay, nous comblèrent à l'envi des plus gracieuses prévenances.

J'avais espéré qu'en touchant au cap de Bonne-Espérance, j'y trouverais les ordres du gouvernement anglais pour la remise de l'île Bourbon ; mais d'après les explications qui me furent données par les autorités du Cap, la cession de Bourbon était du ressort du gouverneur de l'Ile-de-France. Je re-

grettai beaucoup d'avoir à montrer notre pavillon devant cette dernière île, car je prévoyais l'émotion qu'y causerait la vue de nos bâtiments. Le 1er avril 1815, nous mouillâmes vers neuf heures du soir à l'entrée du Port-Louis. Le lendemain, dans la matinée, je me rendis chez le gouverneur. Malgré des formes polies, l'accueil que me fit ce haut fonctionnaire me parut empreint d'une extrême froideur; je crus, de mon côté, pouvoir me dispenser de répondre aux invitations qui me furent adressées, en prétextant la nécessité de veiller par moi-même aux préparatifs du départ. Il convenait en effet de ne pas prolonger le séjour de la division au Port-Louis: notre présence y avait produit une grande fermentation. Décidés à s'insurger, les habitants se croyaient assez forts pour exécuter à eux seuls leur projet; ils ne demandaient que mon approbation. En la donnant, je n'aurais préparé à nos malheureux compatriotes qu'un avenir plus lamentable encore, et j'aurais commis un acte indigne d'un galant homme. J'éprouvais donc une extrême impatience d'échapper à ces dangereuses sollicitations. Un commissaire anglais devait nous accompagner à Bourbon. Je le pressai vivement de nous épargner tout délai inutile. A la nuit tombante, le délégué de sa majesté britannique était à bord de *la Psyché*, et je me hâtais de quitter des parages où le pavillon français ne s'est jamais montré sans y réveiller le souvenir

de temps plus heureux et la haine de la domination étrangère.

Poussés par un vent frais, nous arrivâmes le surlendemain en vue de l'île Bourbon. La rade de Saint-Denis, sur laquelle nous laissâmes tomber l'ancre, me sembla fort peu sûre; mais jamais, dans les archipels mêmes de la Malaisie, mes regards n'avaient rencontré de spectacle plus enchanteur. Pour la beauté pittoresque des sites, l'île Bourbon n'a rien à envier aux Moluques. Un volcan dont les éruptions sont fréquentes domine, de son front sillonné de larges coulées de lave, les hautes montagnes de l'intérieur. De riantes collines couvertes d'une perpétuelle verdure s'échelonnent du pied des montagnes à la mer. Cette végétation vigoureuse indique un sol propre à toutes les espèces de culture, et en effet la fertilité de Bourbon ne connaît pas d'égale. Le climat y est exempt de ces terribles épidémies qui désolent les Antilles. Les ouragans sont le seul fléau qu'on y redoute. Le peu d'ambition des habitants, la simplicité de leurs mœurs, la fécondité du sol, la douceur de la température, font de cette île lointaine un véritable paradis terrestre où l'existence se prolonge souvent bien au delà du terme ordinaire.

Il ne manque à Bourbon qu'un port. Des tentatives ont été faites pour en créer sur divers points de la côte, mais toujours sans succès. Malgré ses

côtes abruptes et ses rivages en quelque sorte inaccessibles, cette île n'en est pas moins, par sa situation géographique et son admirable fertilité, une possession dont chaque jour doit nous faire apprécier davantage la valeur. Une telle restitution prouvait que dans les desseins de l'Europe l'anéantissement de la marine française eût été considéré comme un trouble regrettable dans l'équilibre du monde. J'avais quitté la France sous une impression douloureuse; j'en oubliai presque l'amertume en me trouvant associé à un événement qui me laissait entrevoir, au milieu des tristesses de récents désastres, quelques-unes des conséquences les plus bienfaisantes de la paix.

Le 13 mai 1815, un mois environ avant la bataille de Waterloo, nous étions prêts à faire voile pour rentrer à Brest. Des navires arrivant d'Europe nous apprirent qu'au moment de leur départ il régnait en France une grande agitation. Tout faisait présumer que la paix ne serait pas de longue durée. Je prévins en conséquence les capitaines de la division que nous ne relâcherions nulle part, et je leur assignai divers points de rendez-vous en cas de séparation. Ce fut dans cette situation douteuse, et avec l'anxiété d'un homme qui se souvenait encore de la rupture de la paix d'Amiens, que je pris congé de la colonie de Bourbon. Je tenais déjà pour certain qu'une révolution avait éclaté ou était immi-

nente en France. Si, heureux jusqu'au bout, je parvenais à tromper la poursuite des nombreux ennemis répandus sur ma route, sous quel pavillon devrais-je me présenter à mes compatriotes ?

En appareillant de la rade de Saint-Paul, nous nous dirigeâmes sur le cap de Bonne-Espérance. Mon intention était de m'approcher de la côte d'Afrique, afin de profiter des courants qui, le long de terre, devaient m'être favorables. Nous eûmes assez beau temps les deux premiers jours de notre navigation ; mais, à la hauteur de l'île de Madagascar, nous fûmes assaillis par de violents orages, accompagnés de grêlons d'une grosseur prodigieuse. Nous étions à l'époque du changement de mousson, toujours marquée par de nombreuses tourmentes. La frégate fatiguait tellement qu'elle faisait eau de toutes parts, et que nous étions obligés de tenir constamment une partie de l'équipage aux pompes. Nous n'avions fait cependant aucune avarie; mais, dans une nuit des plus obscures, *la Psyché* reçut plusieurs coups de mer, dont l'un, nous prenant par la hanche, défonça cinq sabords à la fois. J'avais eu heureusement le soin de faire condamner les panneaux de la batterie, et ce fut sans doute à cette précaution que nous dûmes de ne pas couler sur place. Il était environ quatre heures du matin; je venais de quitter le pont et de me mettre au lit quand cette effroyable avalanche déferla sur nous.

La commotion qu'en reçut la frégate fut si forte que je crus qu'elle avait le côté de tribord enfoncé. La batterie était complétement submergée. C'était une scène de désordre et de désolation impossible à décrire. Ce ne fut pas sans peine que je parvins à monter sur le pont. Je donnai aussitôt l'ordre à l'officier de quart de laisser arriver vent arrière, et de gouverner en présentant soigneusement la poupe à la lame. Quand le jour se fit, nous n'aperçûmes plus autour de nous que deux de nos corvettes; la troisième, obligée de céder à la violence de l'ouragan et emportée près de la côte d'Afrique, s'était réfugiée dans la baie de Lagoa, où elle avait pu réparer ses avaries. Quarante-huit heures après cette échauffourée, nous étions tous de nouveau réunis. La violence des vents d'ouest cependant ne s'apaisait pas. *La Psyché*, ébranlée par tant de secousses, menaçait à chaque instant de se découdre. Les poutres qui soutiennent les ponts jouaient d'une manière effrayante dans leurs encastrements; à chaque coup de roulis, les ponts eux-mêmes se séparaient de plusieurs pouces de la muraille. Je dus faire usage des grands moyens. De forts cordages roidis au cabestan furent passés d'un bord à l'autre sous la carène, et resserrèrent tant bien que mal les diverses parties de notre charpente : c'est ce qu'on appelle *cintrer* un bâtiment. J'avais peine à m'expliquer comment une frégate toute neuve, construite

sur les plans de M. Sané et douée de qualités nautiques fort remarquables, pouvait manquer aussi complétement de solidité. A notre retour à Brest, lorsqu'on fit entrer *la Psyché* dans le bassin pour lui faire subir un grand radoub, le mystère se trouva dévoilé. *La Psyché* avait été construite en Hollande par des entrepreneurs qui étaient parvenus à surprendre la bonne foi de l'ingénieur français chargé de les surveiller. Partout où des chevilles de cuivre auraient dû être employées, on leur avait substitué une simple rondelle de métal. La tête des chevilles existait, on n'avait supprimé que la tige. Ces coupables fraudes se sont reproduites dans tous les temps et dans toutes les marines. En Angleterre, le comte de Dundonald, le vaillant capitaine Cochrane, les avait signalées à l'indignation publique. La perte du *Blenheim*, qui, portant le pavillon du contre-amiral Troubridge, disparut pendant la dernière guerre dans les parages mêmes où *la Psyché* avait failli sombrer, n'eut peut-être d'autre cause que ces infâmes supercheries, auxquelles de hautes influences parlementaires se faisaient alors un jeu de prêter les mains, tant il est vrai que, sous tous les régimes, les intérêts de l'État se sont vus trop souvent sacrifiés à des considérations personnelles. Les *abus maritimes* (*naval abuses*) ont été bien longtemps une des plaies les plus hideuses de la constitution anglaise. La politique en avait fait pour ainsi

dire un instrument avoué de corruption électorale. La marine française, protégée par de meilleures règles administratives, mais privée de la surveillance jalouse de l'opinion publique, eût-elle pu se flatter, sous l'Empire, d'échapper au ver rongeur qui désolait la marine britannique[1] ?

Dès que nous eûmes doublé le cap de Bonne-Espérance, je dirigeai ma route sur l'île de Sainte-Hélène, ne doutant pas que les Anglais ne nous cherchassent partout ailleurs que dans le voisinage de leurs possessions. Je reconnus successivement cette île et l'île de l'Ascension. Peu de jours après, je passai entre l'archipel du Cap-Vert et la côte d'Afrique. A la hauteur de l'île Santiago, la plus importante des îles du Cap-Vert, nous rencontrâmes un navire espagnol qui venait de Cuba. Les nou-

1. Dans les premières années de ce siècle, les arsenaux anglais, suivant l'énergique et triviale expression de l'amiral Jervis, *puaient* la corruption. On faisait fortune en falsifiant les vivres des malades, des blessés et des prisonniers, en vendant aux matelots des effets détestables à des prix extravagants, en louant à des conditions fabuleuses des transports inutiles qui passaient jusqu'à trois années sans bouger du port, « en supprimant la tige des chevilles de cuivre qui devaient assurer la solidité des constructions, en la remplaçant par une tête et une pointe de même métal. » C'est probablement à cette fraude *infernale* (*hellish*) qu'il faut aussi attribuer la perte du vaisseau *l'York* de soixante-quatre canons. *L'Albion* de soixante-quatorze faillit sombrer pour la même raison, et ce fut cet événement qui fit découvrir la criminelle pratique qu'on eût à peine osé sans cela soupçonner (Brenton, *Vie de lord Saint-Vincent.*).

velles que nous donna ce bâtiment me laissèrent encore dans l'incertitude sur l'état politique de l'Europe. Le lendemain, nous aperçûmes une goëlette venant du nord qui se dirigeait sur nous vent arrière. Nous arborâmes aussitôt nos couleurs : dès que ce bâtiment vit notre pavillon blanc, il changea brusquement de route et prit une direction qui ne tarda pas à l'éloigner. Je ne voulus pas perdre mon temps à le poursuivre; mais ma perplexité, je l'avoue, était extrême. Je ne crois pas que jamais officier se soit trouvé dans une position plus difficile. Tout me faisait prévoir que j'aurais bientôt à opter entre mes sympathies et mes serments, qu'il me faudrait ou séparer ma cause de celle de mon pays, ou manquer à la foi que j'avais jurée. De gros vents du sud-ouest nous firent traverser rapidement l'archipel des Açores. En peu de jours, nous eûmes franchi l'espace qui nous séparait du golfe de Gascogne. La vue de plusieurs bâtiments portant comme nous le pavillon blanc dissipa les inquiétudes qui m'avaient rendu cette longue traversée si pénible. Rien n'était donc changé en France! La Providence avait épargné à notre malheureux pays de nouvelles épreuves, à nos cœurs si troublés de nouvelles incertitudes! Ainsi que me le prescrivaient mes instructions, je dirigeai sur le port de Rochefort les trois corvettes de charge, et avec *la Psyché*, je fis route pour le port de Brest. Aucun pilote ne vint à

notre rencontre. En arrivant dans la baie de Bertheaume, je remarquai avec surprise que les forts de la côte avaient des garnisons dont l'uniforme ressemblait à s'y méprendre à celui des équipages de haut bord. Ces équipages cependant étaient déjà dissous au moment de notre départ de France; le gouvernement de la Restauration s'était empressé de les licencier. Aucune batterie n'arborait de pavillon pour répondre au nôtre. La frégate *la Prégel*, l'unique bâtiment qui fût alors en rade, n'en portait pas davantage. Tout prenait à nos yeux dans cette baie déserte un air de mystère et de consternation. Un canot de *la Prégel* monté par un officier vint, avant que nous fussions mouillés, nous interdire toute communication avec la terre. Quelques mots suffirent pour nous apprendre ce qui s'était passé en France depuis notre départ : les Cent-Jours venaient de finir, mais ils n'avaient pas existé pour nous. L'Empire relevé et une seconde fois terrassé, l'antique dynastie des Bourbons reprenant le chemin de l'exil et ramenée de nouveau dans son royaume, le destin du monde deux fois changé en quelques heures, tout cela s'était accompli pendant le temps que nous avions mis à venir de Bourbon à Brest.

Il n'y a que les marins pour lesquels une pareille page de l'histoire contemporaine puisse n'être qu'une page blanche. Les plus grands événements, autre-

fois surtout que le service des courriers d'outre-mer n'était pas établi comme il l'est aujourd'hui, pouvaient parcourir le cercle complet de leur évolution sans que les bâtiments engagés dans des campagnes lointaines en eussent le moindre soupçon. On comprend les cruelles anxiétés qui, durant les temps de troubles, devaient agiter alors l'esprit d'un chef d'expédition. En pareille circonstance, le parti le plus sûr sera toujours, j'en suis convaincu, le parti le plus honnête. Un homme de cœur ne trahit pas le drapeau qui lui a été confié. Le voyage de *la Psyché* n'a fait que confirmer pour moi la leçon de morale que j'avais reçue de cette longue campagne d'exploration à laquelle l'ambitieux empressement de M. de Mauvoisis avait valu en 1794 une issue si funeste. Quiconque ne songera point à se faire un marchepied des épreuves de la patrie et cherchera sans préoccupation personnelle à distinguer le chemin du devoir, traversera plus heureusement ces jours de crise que les esprits subtils qui s'efforcent de devancer les événements pour en escompter les bénéfices.

Le ministre de la marine avait prescrit de désarmer la frégate *la Psyché*, aussitôt que nous arriverions à Brest. Dès que cette opération fut terminée et que j'eus fait au port la remise de la frégate, je rentrai dans la vie privée.

Un an environ après mon retour de l'île Bourbon,

je fus compris dans une promotion de douze contre-amiraux. C'était une faveur exceptionnelle dans un temps où les anciens officiers de l'Empire n'avaient pas encore cessé d'être considérés comme suspects. Mes nouveaux collègues étaient tous en effet de vieux officiers rentrés en 1814 dans le corps. La Restauration acquittait envers eux une dette d'honneur et de reconnaissance. Sans doute elle eût pu remplir les cadres de la marine de serviteurs plus valides, mais non plus dévoués ou plus honorables. Les gouvernements, il faudrait le comprendre, ont souvent des devoirs qu'ils ne sauraient méconnaître sans forfaire à leur principe. Malheureusement, lorsque ce principe même est impopulaire, comment se flatter que les conséquences en seront acceptées sans murmure? les jeunes officiers, qui voyaient tout espoir d'avancement anéanti par ces récompenses, ne pouvaient que les trouver injustes et ridicules. Les brillants compagnons de d'Estaing et de Suffren, courbés en 1816 sous le poids des ans, éloignés pendant un long exil de la mer, ne pouvaient plus trouver une place convenable dans la marine nouvelle. Ils ne firent, à vrai dire, que la traverser. Le 12 septembre 1817, M. le comte Molé fut nommé ministre de la marine, et le 22 octobre de la même année, sept cents officiers, dont douze officiers généraux et quatre-vingt-seize capitaines de vaisseau, furent admis à la retraite. Dans cette

cruelle et nécessaire réforme, la plupart des officiers qu'une injuste antipathie s'était empressée de désigner sous le nom de *rentrants* avaient disparu; mais les coups n'avaient point porté que sur eux. Pour les frapper, il avait fallu faire de nombreux sacrifices à l'opinion qui les défendait. Des listes d'épuration furent dressées, et la proscription atteignit sans ménagement tous ceux dont on soupçonnait les principes. La marine perdit ainsi un grand nombre de jeunes officiers sur lesquels le corps fondait de légitimes espérances; d'autres, d'un mérite déjà éprouvé, avaient été écartés également. Par un heureux retour, on ne tarda pas à les rappeler au service. Il n'en résulta pas moins de tous ces malheurs individuels une situation meilleure pour ceux que la terrible ordonnance avait épargnés.

La marine de la Restauration s'éleva sur les ruines de la vieille marine de Louis XVI et sur celles de la marine de l'Empire. Elle date en réalité du ministère de M. le baron Portal, qui remplaça M. le comte Molé le 29 décembre 1818. M. Portal a eu le privilége de laisser dans notre corps un souvenir vraiment sympathique. On lui sut gré du noble langage qu'il employa pour défendre notre établissement naval, menacé par le découragement public. On applaudit à la netteté avec laquelle il posa devant le roi et devant le pays cette grave question de la conservation ou de l'abandon de la marine fran-

çaise, question qu'on s'étudiait à éluder parce que personne ne se sentait le courage de la résoudre; mais peut-être eût-on plus admiré encore le zèle et la constance de M. le baron Portal, si l'on eût bien su apprécier dans quelles conditions il recevait l'établissement qu'il avait entrepris de sauver.

Le traité du 30 mai 1814 avait stipulé que les bâtiments de guerre, l'artillerie, les munitions navales que renfermaient les places maritimes dont la remise nous était imposée, seraient partagées entre la France et les États auxquels ces places allaient appartenir, dans la proportion de deux tiers pour la France, un tiers pour les États étrangers. Les vaisseaux appartenant à la Hollande, nommément la flotte du Texel, avaient été intégralement dévolus au royaume des Pays-Bas. Après ces durs sacrifices, il nous restait encore soixante et onze vaisseaux et quarante et une frégates, tant à flot que sur les chantiers. Malheureusement la plupart de ces bâtiments avaient été construits avec des bois mal assortis et trop fraîchement coupés. C'était, dans une certaine mesure, cette flotte du vice-roi d'Égypte, si florissante en 1840 et dont il ne reste plus aujourd'hui un navire. En principe, aucune espèce de bois ne devrait être mise à l'œuvre avant trois ans d'abattage. Le bois qu'on fait servir trop tôt aux constructions navales fermente, se corrompt et se détériore promptement; mais en temps de guerre

il faut avant tout pourvoir aux besoins impérieux du moment. Aussi les flottes improvisées dans ces conditions d'urgence ont-elles généralement peu de durée.

Les charges qu'une double invasion avait fait peser sur la France avaient obligé les chambres et le gouvernement à réduire au strict nécessaire la dotation de la marine. Les crédits alloués au ministère n'avaient pas, depuis 1815, dépassé en moyenne quarante-quatre millions. Sous l'ancienne monarchie, dans les années de paix, de 1784 à 1789, la marine en avait reçu soixante-quatre, qui, eu égard à la différence des prix de matière et de main-d'œuvre, représentaient en 1817 plus de quatre-vingt-neuf millions. Un vaisseau de quatre-vingts canons ne coûtait en effet, avant la Révolution, que un million quatre cent mille francs; il coûtait deux millions dans les premières années de la Restauration. Il coûterait le double aujourd'hui, si on lui donnait une machine de huit ou neuf cents chevaux. Il est bon, comme on voit, de s'entendre quand on veut comparer le budget d'une époque à celui d'une autre. Les fonds manquant pour entretenir notre matériel naval, le dépérissement de la flotte marchait à grands pas. A la fin de 1817, on ne comptait plus que trente et un vaisseaux et vingt-neuf frégates à flot qui fussent encore en état de tenir la mer; quatorze vaisseaux étaient en con-

struction : on devait mettre six ans à les achever. Or dans six ans, dix-huit vaisseaux au moins auraient disparu. Construisît-on deux vaisseaux par an, — et c'était à coup sûr l'hypothèse la plus favorable, — en 1823 la flotte serait forcément réduite à vingt-six ou vingt-sept vaisseaux!

« Je l'affirme sans hésiter, disait M. le baron Portal dans son rapport au roi, notre puissance navale est en péril. Les progrès de la destruction s'étendent avec une telle rapidité que, si l'on persévérait dans le même système, la marine, après avoir consommé cinq cents millions de plus, aurait totalement cessé d'exister en 1830. » Il fallait donc, suivant l'énergique expression du ministre, « renoncer à l'institution pour épargner la dépense, ou accepter les dépenses indispensables pour conserver l'institution. » La question ainsi posée, le ministre établit les bases de ce qu'on appela depuis lors le *budget normal*, c'est-à-dire le budget nécessaire au service courant des armements, à l'entretien et au renouvellement périodique du matériel naval. La composition de la flotte fut fixée, d'un commun accord entre le gouvernement et les chambres, à quarante vaisseaux, cinquante frégates et quatre-vingts bâtiments de rang inférieur. Tel est le chiffre modeste que tous les régimes qui se sont succédé depuis quarante ans se sont proposé d'atteindre. La valeur d'une pareille flotte descendue

des chantiers et mise en état de prendre la mer était évaluée en 1818 à cent soixante-seize millions. Abstraction faite des machines, qui vaudraient bien à elles seules une centaine de millions, on aurait à peine aujourd'hui la moitié de cette flotte pour le même prix. Les évaluations du ministre étaient donc probablement fort loin d'être exagérées. Il estimait que les vaisseaux, sur leur première construction, dureraient quatorze ans, qu'au bout de ce temps, ils devraient subir une refonte dont les frais représenteraient à peu près la moitié d'une construction neuve, et que, sur cette refonte, ils subsisteraient sept années encore. La durée moyenne du gréement pouvait être de dix-huit ans, celle de la mâture et du matériel d'artillerie de vingt, des bouches à feu de cinquante. Le renouvellement de la flotte, coques et armement, exigeait, d'après ces calculs, une dépense annuelle d'environ quinze millions; mais il ne suffisait pas de renouveler ce matériel, il fallait encore l'entretenir : nouvelle dépense à inscrire au budget normal. En somme, une fois la flotte de cent soixante-seize millions créée, il fallait, pour ne pas la laisser décroître, lui affecter une rente annuelle de vingt millions, c'est-à-dire de onze à douze pour cent de sa valeur première. L'entretien des établissements à terre, celui des colonies et des chiourmes, la solde du personnel, avaien le même caractère de nécessité. Tout compte

fait, le budget normal de la marine et des colonies sous la Restauration eût dû être de soixante-cinq millions. On l'a fixé de nos jours, avec la même rigueur d'appréciation, à cent quarante millions, dix-huit pour les colonies, cent vingt-deux pour la marine.

Que pouvait-on objecter aux raisons du ministre? L'épuisement du pays et l'obligation où l'on se trouvait de ménager ses finances? La situation cependant s'améliorait chaque jour. La paix et l'industrie développaient rapidement les richesses naturelles de la France. Le moment approchait où l'extrême économie, n'étant plus une nécessité, pouvait devenir une faute. Ainsi, lorsqu'il était prouvé jusqu'à l'évidence que soixante-cinq millions étaient le budget indispensable, il fallait avoir l'excuse d'une situation obérée pour n'accorder en 1818 que quarante-trois millions à M. le comte Molé, que quarante-quatre millions en 1819 à son successeur. Si dans les années suivantes, le budget de la marine s'éleva successivement à quarante-sept, à cinquante-cinq et jusqu'à soixante-cinq millions, ce ne fut qu'à la faveur des crédits supplémentaires arrachés aux chambres par les complications du moment. Des fonds furent votés pour les armements que nécessita la guerre d'Espagne. Il n'en fut attribué ni à l'accroissement ni au renouvellement de la flotte.

Le programme auquel on avait souscrit n'était donc pas aux yeux des majorités parlementaires un programme sérieux, puisqu'on refusait obstinément au ministre les moyens de l'accomplir. En effet, on ne croyait plus en France à l'avenir de la marine. Les hommes d'État en avaient pris leur parti. Ils répétaient à qui voulait les entendre que le prodigieux développement de la marine anglaise devait nous interdire toute pensée de retour à la guerre d'escadres, qu'en face d'une puissance qui possédait cent trente-cinq vaisseaux et cent vingt frégates, six mille officiers et cent soixante-quatorze mille matelots, notre unique ambition devait être de harceler le commerce ennemi. De petites divisions de frégates atteindraient mieux ce but que des escadres nombreuses, dont la réunion ne nous préparerait que de nouvelles catastrophes. Pour l'Angleterre, la marine était la vie même de l'État, le palladium des libertés publiques, le boulevard de l'indépendance nationale. Pour la France, elle n'était qu'un surcroît de force, et, si on l'eût osé, on eût dit un objet de luxe. C'est ainsi que, contre cent millions prélevés par l'armée de terre sur le budget général de l'État, l'ancienne monarchie en avait accordé quarante-cinq à la marine, l'Empire trente et un, et que la Restauration ne lui en accordait plus que vingt-neuf.

Ce découragement était exagéré. La France sans contredit ne devait pas prétendre à devenir à la

fois la première des puissances continentales et la première des puissances maritimes; mais de très-bons esprits pensaient encore, avec le général Foy, « que nous devions être sur mer incontestablement les premiers après ceux dont la force maritime était sans égale, et qu'à ceux-là même notre armée navale pouvait être redoutable, comme la tête de colonne des flottes des deux hémisphères. » Si la guerre d'escadres n'était plus possible dans une lutte où la France se serait trouvée sans alliés contre l'Angleterre, c'était encore la seule guerre qui convînt à une coalition maritime; c'était aussi la seule qui pût nous donner un avantage marqué sur les marines secondaires. Ne préparer une marine que pour la guerre de course, c'était donc engager l'avenir et porter la plus grave atteinte à la puissance nationale. Un pareil effacement ne tendait à rien moins qu'à nous rejeter au rang de la Prusse ou de l'Espagne. Aussi de temps en temps, aux plaintes éloquentes du ministre, à ses cris de détresse, répondaient dans les chambres quelques voix sympathiques. « Que reste-t-il de notre établissement naval? disait M. le comte Beugnot. Des vaisseaux succombant sous l'effet d'un dépérissement accéléré, des monuments en ruines, des colonies abandonnées à elles-mêmes! »

Le dépérissement du matériel, la mutilation même du corps des officiers, n'étaient cependant

que les plaies visibles. Depuis cinq ans, suivant les paroles énergiques du général Foy, « notre marine avait été promenée de désorganisation en désorganisation. » Le 10 mai 1814, une ordonnance du roi avait prescrit la dissolution des équipages de haut bord; le 29 novembre 1815, les préfectures maritimes avaient été abolies; le 31 janvier 1816, les écoles navales de Brest et de Toulon avaient été supprimées. On avait ainsi fait table rase des institutions maritimes de l'Empire, sans nous rendre ni les ressources, ni la discipline sociale, ni l'esprit de tradition, auxquels l'Empire, instruit par ses revers, s'était efforcé de suppléer. On avait sacrifié des équipages fortement organisés pour leur substituer le rebut des choix du commerce. On avait livré le service des ports à de déplorables conflits. On avait transporté le collége naval à Angoulême, sans avoir une seule raison sérieuse à donner pour ce déplacement. Il était évident qu'on n'avait qu'un seul but : répudier comme un legs désastreux tout ce qui venait d'un autre régime. C'était ce courant d'opinion passionnée qu'il fallait remonter. Il fallait avoir le courage de reconnaître que l'Empire, sur bien des points, avait eu l'esprit juste, qu'il avait merveilleusement compris ce qu'exigeait une situation essentiellement nouvelle, et qu'en dehors des institutions maritimes dont on s'était si mal à propos hâté de se défaire, il n'y avait ni avenir ni salut

pour notre établissement naval. Habituer le roi et les princes à ces idées hardies, y ramener doucement les gardiens trop jaloux de la fortune publique, faire appel tour à tour à la prudence politique et à l'enthousiasme populaire, arrêter ainsi, au prix de mille efforts, notre marine sur la pente de ce déficit où ses derniers vaisseaux eussent été s'engloutir, tel fut pendant douze ans le rôle des ministres qui se transmirent avec le portefeuille de la marine une situation souvent désespérée. Ces ministres, je ne crains pas de le dire, ont sauvé la marine française. Sans eux, le vœu de l'Angleterre se trouverait aujourd'hui accompli. Si jamais cette marine, soustraite par leur énergique prévoyance au plus grave péril qu'elle ait encore couru, peut contribuer à la gloire et à la sécurité de la France, la reconnaissance publique devra préserver de l'oubli les noms de MM. Portal, de Clermont-Tonnerre, Chabrol, Hyde de Neuville et d'Haussez.



CHAPITRE XI.

La marine française et les marines étrangères en 1820.

Peu de temps après ma promotion au grade de contre-amiral, j'avais eu le malheur de perdre mon père. Je vivais à Brest fort retiré, n'entretenant de relations qu'avec ma famille et un petit nombre d'amis sur lesquels je pouvais compter. Bien que je fusse loin d'avoir à me plaindre moi-même, il me semblait que ceux qui avaient été moins heureux que moi, qui avaient vu leur carrière brusquement arrêtée, leur avenir détruit, avaient bien quelque droit de regretter le passé. Je compatissais à leurs peines sans m'effrayer des interprétations qu'on pourrait donner à mes démarches ou à mes paroles; mais je n'aurais point voulu m'associer à des vœux qui, fort légitimes chez ceux que le nouveau régime avait persécutés, n'eussent été de ma part que déloyauté et ingratitude. Le temps cependant ne pouvait manquer de venir en aide à la politique. Le calme peu à peu rentrait dans les esprits et opérait

insensiblement des rapprochements que dans les premières années on eût crus impossibles. Le 10 décembre 1818, le roi Louis XVIII fit connaître aux chambres que les armées étrangères avaient complétement évacué le territoire français. Cette grande mesure, que le souverain appelait non sans raison *la libération de la patrie*, ne devait plus laisser dans tous les cœurs honnêtes que le désir d'effacer par l'union et la concorde jusqu'au dernier souvenir de nos humiliations et de nos malheurs.

Ce fut sous ces heureux auspices que M. le baron Portal entra au ministère. Sans me connaître, sans que j'eusse en aucune façon provoqué sa bienveillance, il me confia le commandement en chef des forces navales françaises dans la Méditerranée. Je me rendis aussitôt à Paris, et de Paris à Toulon, où j'arborai mon pavillon sur le vaisseau *le Centaure*. Le court séjour que je fis dans la capitale fut employé à recevoir du ministre de la marine et du ministre des affaires étrangères les instructions relatives à l'importante mission qui allait m'être confiée en qualité de commissaire du roi auprès des régences barbaresques. Le gouvernement britannique avait désigné de son côté, pour remplir les mêmes fonctions, le contre-amiral Freemantle, qui commandait les forces navales de l'Angleterre dans la Méditerranée. Nous devions agir de concert. Notre mission avait été décidée dans le congrès des puis-

sances européennes assemblé à Aix-la-Chapelle. La France et l'Angleterre étaient chargées de sommer, au nom de l'Europe, les régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli de renoncer à leurs habitudes invétérées de piraterie. Les deux commissaires devaient se rejoindre à Mahon, et l'époque de leur réunion fut fixée au 28 juillet 1819.

A mon arrivée à Toulon, le 19 juin, le vaisseau *le Centaure* venait d'être traîné en rade avec les ouvriers, qui devaient compléter ses installations et achever son armement. Tout était encore sur ce vaisseau, jeté précipitamment hors du port, dans un désordre et une confusion inexprimables. Rien ne s'oublie plus vite que la manière dont on doit s'y prendre pour armer méthodiquement des vaisseaux. Que la jeune marine d'aujourd'hui, si fière de l'ordre qui préside à ses armements, les suspende pendant cinq ou six ans, et elle se trouvera tout aussi empruntée que l'était en 1819 la division navale que j'avais pour tâche de ramener tout à coup à des habitudes perdues et à des traditions effacées. *Le Centaure* n'avait été doté d'aucun des perfectionnements que l'expérience avait déjà fait adopter dans les dernières années de l'Empire sur la plupart des bâtiments de notre marine. La moitié des hamacs ne pouvait prendre place dans les bastingages et errait au hasard dans l'entre-pont. L'eau des ponts supérieurs ne trouvait d'écoulement à l'exté-

rieur que par la batterie basse, entretenue ainsi dans un état d'humidité continuel; des panneaux étroits et mal distribués ne laissaient pénétrer dans l'intérieur du navire qu'un air avare et un jour insuffisant.

L'équipage se formait lentement : les matelots, levés dans les quartiers de l'inscription maritime, arrivaient à bord l'un après l'autre, encore vêtus de costumes étranges et dans une ignorance complète des moindres usages d'un bâtiment de guerre. La plupart avaient vécu jusque-là du petit cabotage ou de la pêche côtière. Ils n'avaient jamais navigué de nuit ou sur un bâtiment à voiles carrées, et se trouvaient fort étonnés de leur nouvelle demeure. Aussi semblaient-ils considérer avec une sorte de curiosité craintive tout cet attirail militaire dont ils ne comprenaient pas bien l'emploi, et dont assurément aucun d'eux n'eût osé se servir. On sentait cependant qu'il y avait dans ces hommes, pour la plupart habitués à la mer, l'étoffe de bons marins; mais c'eût été se faire une singulière illusion que de s'imaginer qu'ils l'étaient déjà[1].

Quelle différence avec ces vaillants équipages de

1. Je fais grand cas des ressources que nous offrent, pour le recrutement de nos équipages, le petit cabotage et la pêche côtière. Cependant, il est bien certain que la navigation au long cours peut seule nous donner de véritables matelots. Non-seulement il nous faut pour la manœuvre aussi bien que pour le canonnage faire l'éducation des autres, mais il nous faut encore leur donner le pied marin; car des pêcheurs ne l'ont guère plus que

haut bord qu'on avait si imprudemment licenciés! Ceux-là n'étaient étrangers à aucune des manœuvres d'un navire de guerre. Moins bien amarinés sans doute que les équipages anglais, ils étaient peut-être mieux que ces derniers exercés aux mouvements qui exigent de l'ensemble et de la méthode. Quand nos escadres eurent cessé de tenir la mer, les flottes britanniques devinrent moins actives et ne se préparèrent plus avec la même ardeur au combat. Vers la fin de la dernière guerre, la plupart des vaisseaux de ligne anglais mettaient près de douze heures pour changer un mât de hune; nos vaisseaux de 1813 exécutaient cette manœuvre en trente-cinq minutes. Fallait-il s'en étonner? Nous croyions qu'il nous fallait tout apprendre; les Anglais s'imaginaient tout savoir. Leur flotte de la Méditerranée, retirée pendant six mois sur douze à Minorque, jugeait inutile de se livrer à aucun exercice; elle restait au mouillage, les voiles déverguées, gréant à peine une fois par mois ses perroquets de peur d'en user les drisses, et se contentant de recevoir chaque jour, par ses éclaireurs échelonnés jusqu'à Toulon, des nouvelles de notre escadre. Tout était bien changé

des soldats la première fois qu'on les oblige à monter sur les vergues d'un vaisseau de ligne. Je suis donc intimement convaincu que l'inscription maritime telle qu'elle existe aujourd'hui, est toujours une excellente réserve, qu'elle est faite pour remplir promptement de bons cadres, mais qu'elle ne saurait, sous aucun rapport, en tenir lieu.

depuis cette époque. Les Anglais avaient encore leurs admirables matelots ; nous n'avions plus les institutions qui pouvaient jusqu'à un certain point suppléer à l'inexpérience des nôtres.

Le commandement du *Centaure* avait été confié par le ministre à de si bonnes mains, que je m'inquiétai peu du spectacle que présentait ce vaisseau la première fois que je le visitai. J'avais, sous la République, entrepris plus d'une campagne dans de pires conditions, et la mer n'était plus, comme alors, couverte de vaisseaux ennemis. Les officiers qui formaient l'état-major du *Centaure* n'avaient pas tous une égale habitude de la navigation ; c'était une conséquence inévitable du malheur des temps. Officiers et matelots, chacun avait dû faire en majeure partie son apprentissage dans les rades. La campagne de l'amiral Gantheaume à Corfou avait été dans la Méditerranée le tour du monde de bien des gens ; mais des hommes intelligents et animés du désir de bien faire s'instruisent à tout âge. Il ne leur faut qu'une bonne école et un bon maître. Le maître était trouvé : c'était le brave et habile capitaine du *Centaure* ; l'école, ce serait la mer avec ses leçons de tous les jours et de toutes les heures.

Le 14 juillet 1819, je reçus les dernières instructions du ministre des affaires étrangères. Nos travaux n'étaient point complétement achevés ; il ne me fut possible de partir pour Mahon que le 21, et

encore dans un très-grand désordre. *La Renommée* s'était rangée sous mon pavillon. J'adressai au capitaine de cette frégate des instructions sur ce qu'il aurait à faire pour éviter une séparation ou pour me rejoindre, si cette séparation avait lieu pendant le court trajet que nous allions entreprendre. C'est une précaution que je n'ai jamais oubliée et que je recommande en paix aussi bien qu'en guerre à tous les chefs d'escadre. Le soir même, les vents, à la suite d'un orage, passèrent au nord-ouest. Tout annonçait un beau temps. J'en profitai pour mettre sous voiles ; à deux heures du matin, nous venions à peine de doubler le cap Sepet, que la mer devint excessivement grosse, et qu'un coup de vent des plus violents se déclara. Pendant les deux jours que dura cette tempête, j'éprouvai les plus vives inquiétudes sur la solidité de notre mâture. Notre gréement était neuf. Malgré la précaution que nous avions prise, avant le départ, de le roidir peu à peu tous les jours, il avait tellement allongé que les mâts se trouvaient à peu près abandonnés à eux-mêmes. Nous naviguions sous le petit hunier, avec tous les ris pris ; les mouvements de roulis étaient si brusques, qu'il était fort difficile de se tenir sur le pont. Des six cent trente-cinq hommes qui composaient notre équipage, quatre-vingts à peine se montrèrent insensibles au mal de mer. C'étaient les seuls dont on pût attendre quelques services. Aussi,

lorsque le coup de vent éclata, ce ne fut qu'après plusieurs heures de travail que nous pûmes parvenir à serrer nos voiles. Quoique neuf, le vaisseau avait néanmoins souffert. Il faisait de l'eau, et toutes ses cloisons, ainsi que sa menuiserie, avaient été démontées. Quant au dommage éprouvé par la mâture, il n'était pas sans gravité. La grande vergue et la vergue de grand hunier étaient craquées; les mâts heureusement étaient sans avarie. Nous avions été traités comme la flotte de Villeneuve à sa première sortie de Toulon, et, comme cette flotte, nous le méritions, car c'est folie d'aller affronter les tempêtes sans s'être préparé à les recevoir.

Le 22 juillet nous étions en vue de Minorque, à la distance de sept ou huit lieues. Je restai dans cette position jusqu'au 27, afin d'organiser un peu notre équipage. Les exercices auxquels nous nous livrâmes me prouvèrent que nos gens étaient animés de la meilleure volonté; mais je vis avec regret qu'il fallait tout leur apprendre, la manœuvre des voiles aussi bien que le service de l'artillerie. En entrant dans Mahon, je m'étonnai de ne point y trouver le vaisseau *le Rochefort*, que montait le contre-amiral anglais. On m'apprit que ce bâtiment était à Palerme le 17 juillet, qu'il avait dû en partir pour se rendre à Milazzo : on ne l'attendait pas à Minorque. Ces renseignements me firent craindre que les ordres du gouvernement britannique ne

fussent pas encore parvenus à l'amiral anglais, ou bien que le vaisseau *le Rochefort* n'eût éprouvé le même coup de vent que nous, et que, moins heureux que *le Centaure*, il n'eût fait des avaries assez considérables pour l'obliger à relâcher. J'aurais dû songer que ce qui est un ouragan pour un vaisseau mal équipé est à peine un coup de vent pour celui qui compte déjà quelques années d'armement.

Je trouvai au mouillage de Mahon plusieurs navires de guerre étrangers : un vaisseau espagnol, un vaisseau américain, une frégate sarde et une corvette hollandaise. Tout était nouveau pour nos regards, habitués à ne contempler que des navires français. Je visitai quelques-uns de ces bâtiments dans le plus grand détail, et je n'eus pas de peine à reconnaître combien l'isolement dans lequel nous avions vécu pendant vingt ans nous avait laissés en arrière. Le vaisseau espagnol venait de la Havane. Il avait été dirigé sur Mahon pour y subir une longue quarantaine. La mauvaise tenue de ce bâtiment ne justifiait que trop les scrupules de la commission sanitaire. Un extérieur aussi sale et aussi délabré ne pouvait donner qu'une mauvaise idée de la santé de l'équipage. Il n'en était pas de même de la frégate sarde. Construite à Gênes par nos ingénieurs, elle avait la plus belle apparence. Elle reprit la mer peu de temps après notre arrivée, et je n'eus point l'occasion de m'assurer si cette bonne

mine n'était pas trompeuse. Lorsqu'elle passa derrière *le Centaure*, elle nous salua du pavillon. Nous remarquâmes que tous les commandements se faisaient en français, et qu'ils étaient exécutés avec beaucoup de célérité. La corvette hollandaise offrait, sous tous les rapports, une tenue remarquable. Avant même de pénétrer à bord, on reconnaissait un bâtiment habité par une race soigneuse, pour laquelle la propreté est moins une affaire de discipline que d'habitude. Les peuples méridionaux sont de véritables artistes; ils en ont, la plupart du temps, les allures négligées; les vertus maritimes, l'ordre, le silence, la patience, la régularité, ne sont point dans leurs instincts. Ils peuvent cependant se plier aux exigences d'un service qui leur est presque toujours antipathique; mais c'est comme l'arc courbé par une main puissante, qui se redresse dès qu'on l'abandonne à lui-même.

Le bâtiment qui devait plus qu'aucun autre attirer mon attention était le vaisseau américain. Nous étions encore sous l'impression des étonnants succès obtenus par la marine des États-Unis dans les deux années de guerre que cette marine venait de soutenir contre l'Angleterre. Il me suffit de visiter le vaisseau que j'avais sous les yeux pour avoir le secret de ces triomphes. Le *Franklin* était un vaisseau à deux ponts, construit dans des dimensions et armé avec un soin qui lui eussent permis de se mesurer sans

trop de désavantage avec un vaisseau à trois ponts. En introduisant dans les rangs de sa flotte des vaisseaux de ligne, le congrès américain n'avait pas voulu que ces bâtiments pussent compromettre la gloire acquise par les frégates de l'Union. Les frégates avaient été des vaisseaux déguisés; les vaisseaux, à leur tour, cachèrent sous leurs deux batteries la force effective d'un trois-ponts anglais. Tout ce que l'industrie d'un peuple opulent et ingénieux avait pu imaginer pour accroître la valeur militaire d'un pareil bâtiment se trouvait réuni à bord du *Franklin.* On s'était proposé de faire du premier vaisseau qui devait porter le pavillon étoilé un navire sans égal, la plus haute expression de l'art maritime à cette époque. Cependant la construction d'un vaisseau exige une précision dans les calculs qui n'est pas toujours à la portée d'un constructeur de frégates. Le *Franklin*, mis en mer, s'était trouvé surchargé. Sa batterie basse avait à peine quatre pieds au-dessus du niveau de la mer. Si ce magnifique navire avait eu à combattre avec un vent frais, il n'eût pu se servir de toute son artillerie. Ce grave inconvénient ne me semblait point complétement racheté par d'excellentes dispositions intérieures. Il l'était encore moins par un luxe de détail et de propreté que je jugeais à bon droit superflu. On n'avait employé pour les ponts que des bois choisis; les bordages étaient sans un nœud, tous d'égale

largeur et assemblés de manière à n'offrir que des coutures excessivement étroites. Ce parquet si net et si uni me paraissait trop beau pour qu'on ne craignît point un peu d'y faire rouler des canons. Aussi étais-je tenté de croire que l'instruction militaire de l'équipage pouvait bien être sacrifiée parfois au désir de maintenir dans toute sa fraîcheur et dans tout son lustre ce noble échantillon de la marine américaine. Rien ne se ressemblait moins que les emménagements de ce bâtiment et les nôtres. Sur le *Franklin*, le charpentage était de la menuiserie, la menuiserie un véritable travail d'ébéniste. L'air circulait partout; les embarcations, au lieu d'encombrer la batterie haute, reposaient sur le pont supérieur ou étaient suspendues à des arcs-boutants extérieurs. L'entre-pont était éclairé par de nombreux verres lenticulaires, et n'offrait pas ces épaisses ténèbres qui en faisaient chez nous un asile propice aux malfaiteurs. La propreté des cuisines, placées en avant du mât de misaine, excita surtout mon admiration. Une large cheminée, un vaste panneau s'ouvrant sur le pont, facilitaient l'écoulement de la fumée, et les alentours n'étaient pas, comme à bord du *Centaure*, constamment noircis par la suie. Entre les pièces d'artillerie étaient suspendues des tables où pouvaient s'asseoir huit ou dix personnes. Sur chacune de ces tables, on voyait, symétriquement rangés, une gamelle, un

bidon aux cercles polis et brillants, un gobelet de fer-blanc et une bible.

Le *Franklin* portait cent bouches à feu, des canons de trente-deux dans ses batteries, des caronades du même calibre sur son pont. Outre les gargousiers ordinaires, de grandes boîtes en plomb accrochées à la muraille contenaient pour chaque pièce quatre gargousses. Les canonniers avaient ainsi sous la main dix coups à tirer avant d'avoir besoin de recourir à la soute aux poudres, avantage inestimable, si l'on songe qu'à part un approvisionnement peu considérable, nous avions encore l'habitude de remplir nos gargousses pendant le combat, au fur et à mesure des consommations. Il est inutile que je m'étende sur la composition de l'équipage qui montait le *Franklin*. On sait que les Américains n'hésitaient pas alors à choisir leurs matelots parmi les meilleurs de toutes les nations. Ils les attiraient par une solde très-élevée et les maintenaient dans le devoir par une discipline excessivement sévère. Jamais équipage ne m'avait présenté l'aspect de vigueur, de santé, de bien-être qu'offrait cette réunion de matelots d'élite avec leurs poitrines nues, leur grand collet de chemise retombant sur une veste de drap bleu, et leurs larges pantalons sans bretelles serrés à la ceinture.

J'avais hâte de comparer le vaisseau le *Rochefort* à ce navire si supérieur aux nôtres. Je me deman-

dais si cette nouvelle visite ne me réconcilierait pas un peu avec nos armements, et n'aurait point pour résultat de me faire considérer le *Franklin* comme un type exceptionnel, bon tout au plus pour une marine peu nombreuse, mais que les grands États maritimes devaient, par une sage économie, s'abstenir d'imiter. Le *Rochefort* arriva le 31 août à Mahon, accompagné d'une frégate et de quelques bâtiments légers. Ce vaisseau s'était dirigé sur Toulon afin de hâter notre réunion. Ne m'y trouvant point, il était revenu sur ses pas. J'étais peu tenté de me plaindre de ce contre-temps, car si l'amiral Freemantle fût arrivé plus tôt au rendez-vous, il aurait trouvé *le Centaure* dans un état qui eût été bien loin de flatter mon amour-propre. Grâce au retard qu'avait éprouvé notre jonction, j'avais pu me reconnaître un peu dans notre affreux chaos, et j'avais mis ce délai à profit pour exercer nos hommes, qui, mis en présence des navires étrangers, faisaient chaque jour de sensibles progrès. Il n'est pas de marins plus prompts que les nôtres à subir la noble influence de l'émulation. C'est un sang généreux que toute occasion de lutte excite. Rebelle aux exhortations, il lui faut pour s'échauffer les regards de la foule. Le moindre novice sur nos bâtiments est aussi sensible que l'officier au point d'honneur.

Le *Rochefort* avait été construit en Angleterre par un ingénieur français, M. Baralier. C'était un vais-

seau de quatre-vingts canons, dont la carène reproduisait fidèlement les formes des beaux vaisseaux de M. Sané, mais dont les parties hautes avaient été avantageusement modifiées. La batterie basse du *Rochefort* n'était pas à demi submergée comme celle du *Franklin*. Quant aux installations intérieures, la plupart de celles qui m'avaient frappé à bord du vaisseau américain se retrouvaient à bord du vaisseau anglais. Je dirai même que plusieurs des dispositions adoptées à bord de ce dernier bâtiment me semblèrent beaucoup plus militaires. On reconnaissait dans l'organisation du vaisseau le *Rochefort* l'austère simplicité de la vieille marine de guerre, dans celle du *Franklin* l'ambitieuse fantaisie du novateur. On comprenait, en examinant de près les installations du *Rochefort*, que les véritables progrès ne se réalisent qu'à la mer, que dans les rades les observations n'ont qu'un champ nécessairement limité, et qu'il est sur ces eaux tranquilles des améliorations qu'on ne découvrira jamais parce qu'on n'en sentira jamais le besoin. Le vaisseau de l'amiral Freemantle était, à très-peu de chose près, ce qu'ont été en 1840 nos meilleurs vaisseaux de ligne. Que dire de celui qui portait mon pavillon? Avec son lest en pierres, ses câbles de chanvre séchant dans les batteries ou pourrissant dans la cale, ses tonneaux de bois d'où l'eau ne sortait que corrompue et exhalant une odeur infecte, ses longs mâts de hune

chancelant sous une voile démesurée, ses mâts de perroquet surmontés du mâtereau tremblant sur lequel se hissait la vergue de cacatois; avec son pont coupé d'un gaillard à l'autre, son avant ouvert à la vague, sa poulaine au niveau de la deuxième batterie, son monstre mythologique à cheval sur l'extrémité de la guibre, *le Centaure* ressemblait un peu à une marine de Joseph Vernet. Tout cela nous avait paru beau autrefois, essentiellement marin et d'un type achevé; mais cette infatuation commençait à se dissiper. La fréquentation des marines étrangères devait insensiblement nous dessiller les yeux, et nul doute que si nous n'eussions eu à lutter contre la routine aveugle des ports, notre marine n'eût point attendu si longtemps les progrès que les officiers revenant de la mer lui ont fait accomplir.



CHAPITRE XII.

Une expédition anglo-française sur les côtes des régences barbaresques.

L'histoire ne présente peut-être pas d'autre exemple de nations voisines devenues aussi complétement étrangères l'une à l'autre que l'étaient les deux nations riveraines de la Manche, quand la paix de 1815 les mit de nouveau en contact. J'éprouvais tout autre chose que de la sympathie pour un peuple que je considérais comme l'ennemi naturel et invétéré de la France. Cependant je ne pouvais me défendre d'un certain mouvement de curiosité en songeant que j'allais, par la force des choses et par la nature même de ma mission, être appelé à vivre en quelque sorte dans l'intimité de gens pour lesquels je n'avais jusqu'alors professé que les sentiments communs à tous mes frères d'armes. Ce n'était rien que d'avoir étudié jusque dans ses moindres détails l'intérieur d'un navire anglais, d'avoir vu de près ces installations et ces habitudes si différentes

des nôtres ; il me restait à connaître un vieux compagnon de Nelson, à tendre la main à un homme qui avait combattu pendant plus de vingt ans contre nous, qui avait commandé un vaisseau à Trafalgar et qui pouvait avoir gardé autant d'orgueil de ses victoires que j'avais conservé de ressentiment de nos défaites.

Dès que le *Rochefort* eut jeté l'ancre dans le port de Mahon, sachant qu'il devait être soumis à une quarantaine de quatre jours, j'envoyai un officier complimenter l'amiral sur son arrivée et lui demander une entrevue au lazaret. Le contre-amiral Freemantle venait d'être nommé vice-amiral, et je craignais que la supériorité de son grade ne lui donnât des prétentions que je me sentais peu disposé à reconnaître ; mais sa politesse et sa condescendance à mes moindres avis dissipèrent promptement mes appréhensions. L'amiral Freemantle s'exprimait avec facilité en français. Il sut mettre tant de naturel et de bienveillance dans ce premier entretien, qu'en dépit de mes résolutions, ma roideur n'y put tenir. Je me sentis invinciblement gagné par cette bonhomie sans affectation, qui n'excluait ni la retenue ni la dignité. Ma conscience, je ne le dissimule pas, se révoltait bien un peu contre cette sympathie si subite. Malgré l'attrait auquel je me laissais insensiblement entraîner, je marchandais encore en secret ma confiance. En

attendant, je me promis de ne pas me trouver en reste de bons procédés avec un amiral si courtois. Notre réunion au lazaret ne nous permettant pas de nous expliquer avec tout le secret désirable, je me décidai à me mettre spontanément en quarantaine, et j'acceptai le dîner qui me fut offert à bord du *Rochefort*. Nous convînmes d'ailleurs qu'aussitôt après le repas nous mettrions sous voiles. En effet, le soir même, nous quittâmes le port de Mahon et fîmes route pour la rade d'Alger, où nous mouillâmes le 3 septembre 1819.

Lorsque nous parûmes dans la baie, les batteries du port saluèrent successivement le pavillon français et le pavillon anglais de vingt et un coups de canon. Nous rendîmes immédiatement ces saluts, et à peine l'ancre fut-elle au fond que nous reçûmes la visite de nos consuls. Après avoir conféré avec ces deux agents de l'objet de notre mission, nous arrêtâmes, l'amiral Freemantle et moi, que nous ferions demander pour le lendemain une audience au dey. Son altesse s'empressa d'accéder à cette demande, mais elle signifia aux consuls que nous ne pourrions être accompagnés de plus de deux officiers. Je désignai mon capitaine de pavillon et mon chef d'état-major; l'amiral anglais fit de son côté un choix à peu près semblable. Nous nous rendîmes d'abord, chacun de notre côté, chez nos consuls respectifs, où nous attendaient des chevaux. De là,

ainsi que nous en étions convenus, nous nous dirigeâmes vers la porte de la Kasbah, séjour habituel du dey Hussein. On ne parvenait à cette forteresse, qui domine la ville, qu'en gravissant des rues fort étroites et des pentes excessivement rapides. Une garde nombreuse, armée de longs bâtons, se tenait rangée à l'entrée du palais; elle ne permettait d'en approcher que chapeau bas, et avec toutes les apparences du respect. Avant d'arriver devant cette farouche demeure, les consuls nous firent mettre pied à terre. Un guide nous introduisit dans une longue galerie sur laquelle s'ouvrait un appartement de moyenne grandeur. C'était à la porte de ce salon que nous attendait le dey d'Alger. Nos pieds de *giaours* auraient sans doute souillé le somptueux tapis que l'étiquette nous défendait de fouler. Son altesse était assise dans un grand fauteuil doré, qui bien certainement avait jadis appartenu à une église: le dossier portait encore une colombe sculptée. Selon l'usage turc, on nous présenta sur des plateaux des tasses de café. Seul, j'avais remercié. Le dey me fit demander en souriant si je craignais d'être empoisonné. Je ne pus m'empêcher à mon tour de sourire de la question, et j'y répondis en avalant le liquide pâteux que contenait la tasse qui m'avait été offerte. L'amiral Freemantle avait voulu que je portasse cette fois la parole le premier : il devait la prendre à Tunis; à Tripoli, la priorité me

serait encore dévolue. Le consul de France, qui parlait la langue turque comme sa langue maternelle, voulut bien se charger de me servir d'interprète; mais, afin que nos notifications fussent parfaitement comprises, je remis en même temps au dey la traduction écrite que j'en avais fait faire.

« Prince (disions-nous à ce chef d'une insolente milice), les puissances de l'Europe, qui se sont réunies l'année dernière à Aix-la-Chapelle, ont déféré à la France et à la Grande-Bretagne le soin de faire des représentations sérieuses aux régences barbaresques sur la nécessité de mettre un terme aux déprédations et aux violences exercées par leurs bâtiments. Nous venons, au nom de Sa Majesté le roi de France et de Navarre, de Sa Majesté le roi du royaume-uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, vous notifier les dispositions des gouvernements de l'Europe. Ces gouvernements sont irrévocablement décidés à faire cesser un système de piraterie qui n'est pas seulement contraire aux intérêts de tous les États, mais qui tend encore à détruire tout espoir de prospérité chez ceux qui le mettent en pratique. Si les régences barbaresques persistaient dans un pareil système, elles provoqueraient contre elles une ligue générale, et elles doivent considérer, avant qu'il soit trop tard, que l'effet d'une telle ligue pourrait mettre en danger leur existence même.

« Veuillez donc bien, prince, nous donner les assurances que Leurs Majestés les rois de France et de la Grande-Bretagne attendent de vous, et qu'elles sont impatientes de transmettre à leurs alliés, sur un objet qu'elles ont profondément à cœur; mais dans une circonstance aussi grave des promesses verbales ne suffiraient pas : il s'agit d'un pacte solennel de la plus haute importance pour la sécurité des

navigateurs et du commerce de tous les États. Puisque nous vous déclarons par écrit les intentions des puissances alliées, nous sommes fondés à croire que vous répondrez de la même manière à une telle démarche. »

La diplomatie n'existerait pas que les Turcs l'auraient inventée. Qui peut se flatter d'avoir jamais obtenu de ces grands temporisateurs une réponse nette et catégorique ? Le dey d'Alger se trouvait en présence de méfaits notoires. Depuis Barberousse, les corsaires algériens n'avaient cessé d'infester la Méditerranée et de courir sus à tous les pavillons ; ils étaient la terreur du commerce et tenaient les côtes de Sardaigne et d'Espagne dans de constantes alarmes. Les rivages de l'Afrique septentrionale, dont aucune voile n'approchait sans effroi, étaient devenus une véritable Tauride. Cependant l'impassible Hussein ne parut nullement ému de nos reproches. Il chargea les consuls, qui remplissaient en cette occasion l'office de drogmans, de nous répondre qu'il n'avait jamais fait tort à aucune nation européenne, et qu'il était dans l'intention de régler toujours ses démarches d'après les mêmes principes, mais qu'il ne lui paraissait point nécessaire de nous donner cette réponse par écrit. Nous insistâmes en vain. Le dey fut inflexible. Il ne se refusait pas à renouveler verbalement les assurances les plus pacifiques et les plus solennelles, mais il prétendait que, n'ayant reçu aucune pièce revêtue

de la signature des souverains, il croyait devoir également réserver la sienne.

Une seconde audience n'eut pas un meilleur succès. « N'ai-je donc plus le droit, disait le dey, de faire la guerre à mes ennemis? — Cette question, répondions-nous, est complétement étrangère à notre mission. Nous pouvons cependant vous faire observer qu'une guerre injuste attirerait probablement sur vous les forces combinées de toutes les grandes puissances de l'Europe. — Déclarez-moi donc franchement que je dois brûler mes armements? — Non, conservez-les, comme le font les autres puissances, pour protéger un commerce tranquille; ne les employez pas à inquiéter celui de toutes les nations. » Ce n'était pas le compte de son altesse africaine. « Je suis bien décidée, répétait-elle, à respecter les traités vis-à-vis des nations qui sont en paix avec moi et qui entretiennent dans la capitale de la Régence des agents accrédités; je défendrai à mes bâtiments de les inquiéter en aucune manière, mais je ne puis me désister du droit de visiter tous les navires sans distinction, car ce n'est qu'ainsi que je puis connaître mes amis de mes ennemis. »

Le dey d'Alger avait sans doute puisé ses notions de droit maritime dans les ouvrages de quelque jurisconsulte anglais. Nous lui représentâmes que c'était précisément sur ce point que les hautes puissances fondaient leurs réclamations. En arrêtant les

navires, dont ses croiseurs finissaient par trouver les papiers en règle, Hussein-Pacha leur causait un tort considérable, puisqu'après les avoir empêchés de continuer leur route et leur avoir ainsi fait perdre un temps précieux, il les rendait sujets à une quarantaine onéreuse. Le dey n'ignorait aucun des arguments que les défenseurs du droit de visite avaient si souvent invoqués en faveur de leur thèse. « Il pouvait, disait-il, avoir demain la guerre avec la régence de Tunis. Dès lors il lui importait de s'assurer si ses ennemis ne cherchaient point à lui échapper en arborant un pavillon ami. D'ailleurs, ajouta-t-il en élevant la voix, je ne reconnais pour amies que les nations qui ont ici des agents (il voulait parler des nations qui, sous forme de présents, consentaient à lui payer tribut). Toutes les autres, je les tiens pour ennemies, et les traiterai comme telles tant qu'elles n'auront pas envoyé faire leur paix avec cette régence. » L'insolence de ce barbare me parut insupportable. Bien que son ton eût été jusque-là fort modéré et que j'eusse remarqué dans ses manières un certain fonds d'obligeance, je jugeai que nous ne parviendrions pas à triompher de son obstination. J'interrogeai l'amiral Freemantle du regard, et nous nous levâmes pour nous retirer; mais avant de partir, je déclarai une dernière fois au dey que « si c'était réellement son intention de continuer à exercer la piraterie contre

le commerce européen, il devait s'attendre à voir fondre un jour ou l'autre sur lui le courroux des puissances qu'il aurait provoquées. » Ces paroles étaient prophétiques; je me les suis rappelées le jour où notre drapeau flotta sur la plage de Sidi-Ferruch. Qui sait si le dey, vaincu, obligé de se confier à notre clémence, ne se souvint pas aussi des menaces que dix ans plus tôt un amiral français lui avait laissées pour adieux?

A Tunis, où nous arrivâmes le 28 septembre 1819, nous trouvâmes des dispositions plus conciliantes, mais non plus de sincérité. Mahmoud-Pacha, maître du trône de « Tunis la bien gardée, » consentit à répondre à notre notification par un document que j'ai conservé, et dont je crois devoir reproduire ici la traduction fidèle :

« Qu'on nomme voleur et pirate celui qui s'empare de bâtiments ou de marchandises sans motifs, qu'y a-t-il de plus juste? Quant à nous, grâces en soient rendues à Dieu, on n'a jamais ouï dire que nous ayons jamais rien commis de pareil. Est-il donc convenable que nous recevions une semblable intimation de votre part, quand il est avéré que, dans un temps qui n'est pas encore bien éloigné, on a manqué aux traités d'amitié qu'on avait contractés envers nous? On est venu prendre dans nos ports des bâtiments ennemis que notre pavillon aurait dû protéger [1]; ces

1. Ceci était particulièrement à l'adresse de l'amiral Freemantle. Les Anglais avaient en effet enlevé, pendant la dernière guerre, des corsaires français et leurs prises sous les canons du fort de la Goulette.

bâtiments, nous en avons payé la valeur aux propriétaires. Plus tard, nous en avons demandé la restitution à ceux qui s'en étaient injustement emparés ; nous a-t-on seulement répondu? Vous nous dites que toutes les puissances de l'Europe sont convenues de nous obliger à cesser nos armements. Si nous n'y consentons pas, ces puissances se ligueront contre nous. Que nous nous repentions alors, et il sera trop tard. Sans doute en ce moment nous n'avons point d'ennemis à combattre : nous n'avons donc nulle intention de mettre en mer des corsaires; mais personne n'ignore que nous dépendons d'un grand monarque, le sultan, que Dieu conserve! Si la guerre se déclarait entre la Porte-Ottomane et une nation européenne, nous aurions un devoir à remplir. Notre religion et la foi que nous avons jurée à notre seigneur nous commanderaient de lui porter tous les secours qui dépendraient de nous, hommes, subsides, bâtiments. Comment donc consentir à la demande que vous nous faites de ne plus armer de navires? Si nous vous écoutions, que pourrions-nous répondre à la Porte-Ottomane le jour où elle aurait à requérir notre assistance?

« Voilà tout ce que nous avons à vous dire. C'est l'exacte vérité. Si maintenant vous voulez mépriser la justice et venir nous inquiéter sans aucun motif, il y a un Dieu puissant qui veille sur tous. »

Quand nous étions arrivés devant Alger, la peste y avait cessé depuis vingt jours : à Tunis, elle régnait encore ; elle avait fait des ravages horribles dans la Régence. Le pays était, disait-on, dépeuplé. Il serait difficile de rendre l'impression pénible que nous éprouvâmes en traversant l'espace qui sépare la ville du bord de la mer. Nous étions en automne ;

un soleil ardent brûlait les restes de la végétation; la terre, dépouillée de ses récoltes, semblait frappée de stérilité. En pénétrant dans les rues de Tunis, nous les trouvâmes désertes. Il s'exhalait de cette vaste cité, encombrée d'immondices, je ne sais quelle odeur infecte et cadavéreuse qui rappelait celle d'une tombe fraîchement remuée. Les maisons consulaires étaient protégées par une quarantaine rigoureuse. Tous les objets qu'on y faisait venir de l'extérieur étaient soigneusement soumis à une purification préalable; mais cette précaution ne suffisait pas pour éloigner complétement le danger de la contagion. Le vent de mer, qui souffle généralement pendant les heures les plus chaudes du jour, soulève des tourbillons de poussière au milieu desquels peut se cacher le germe du fléau. Une plume, une feuille d'arbre, un fil, tout était un sujet de terreur pour les habitants de cette malheureuse cité. La crainte qui les dominait les condamnait à se renfermer dans des appartements dont on osait à peine renouveler l'air. Aux ennuis de cette vie, toujours troublée par l'idée de la mort, il fallait ajouter le supplice d'une chaleur étouffante. Ce fut donc avec joie qu'après avoir pris congé du bey de Tunis et lui avoir renouvelé nos sommations, nous abandonnâmes le 1er octobre 1819 cette terre empestée.

Il ne nous restait plus à faire connaître la volonté

des puissances qu'à une seule régence, celle de Tripoli. Le 7 octobre, nous étions devant ce port. Le temps était peu favorable. Une brume épaisse couvrait toute la côte, qui, dans cette partie, est extrêmement basse et paraît submergée. On en est à quelques milles qu'on ne distingue encore que le sommet des arbres. La mer déferlait avec force sur la plage. Il était impossible de songer à mouiller sur une rade foraine par un temps semblable. Le soir heureusement le vent s'apaisa. Nous gouvernâmes sur la forteresse, et lorsque nous en fûmes à la distance d'environ deux lieues, nous laissâmes tomber l'ancre, par trente brasses d'eau, sur un fond de sable et de corail.

Nous commencions à être familiarisés avec l'appareil guerrier dont s'entouraient alors les souverains barbaresques; notre entrevue avec le bey de Tripoli nous offrit cependant un spectacle qui ne laissa pas d'exciter notre intérêt. Une troupe nombreuse vêtue à la turque, mais la tête couverte d'une simple calotte rouge, formait une double haie sur notre passage. Chaque soldat était armé d'un fusil qu'il tenait renversé, le bout du canon posé à terre, appuyant le bras droit sur la crosse délicatement incrustée d'écaille et de nacre. La contenance martiale de ces gardes, l'éclat de leurs armes rappelaient le beau temps des janissaires. Le bey était assis sur son trône, entouré de ses en-

fants, de ses ministres et de ses grands officiers. Des fauteuils avaient été disposés pour nous et notre suite. Je présentai à son altesse, qui nous reçut avec une extrême bienveillance, les notifications que nous avions déjà remises au dey d'Alger et au bey de Tunis. Dès qu'il eut entendu la lecture de ce document, que le chancelier du consulat de France lui traduisit en italien, le chef de la régence de Tripoli, dont la conscience se trouvait sans doute plus à l'aise que celle de ses confrères, répondit sans hésiter que « son père et son grand-père avaient toujours eu l'amitié des Européens, et qu'il voulait la conserver à ses enfants. » Sidi-Yousef-Karamanti ajoutait que nous recevrions dans peu d'heures la réponse par écrit que nous avions demandée. Cette réponse nous fut en effet transmise avant que nos divisions eussent quitté le port; elle était aussi brève et aussi satisfaisante que possible.

Ainsi se termina ma première campagne diplomatique. Le côté délicat et épineux de cette mission était celui auquel le congrès européen avait le moins songé. Il n'était pas besoin de chercher deux amiraux bien habiles pour remplir auprès des régences barbaresques l'office de hérauts d'armes; mais il fallait montrer à des yeux qu'on n'abuse point aisément un amiral français et un amiral anglais qui voulussent sincèrement agir de concert. La longue impunité des régences était venue de nos querelles

avec l'Angleterre. Les ports de la côte d'Afrique nous étaient précieux pour y conduire nos prises. Longtemps le dey d'Alger avait été un de nos alliés secrets, allié que l'amiral Nelson, lorsqu'il croisait en 1803 devant Toulon, voulut plus d'une fois punir de sa connivence. Comment donc persuader à ces chefs astucieux et barbares que nous étions les interprètes d'une résolution sérieuse? Ils savaient de quel prix pouvait être pour nous leur amitié. Comment les convaincre que la France et la Grande-Bretagne étaient d'accord pour la répudier, s'ils ne changeaient pas à l'instant de conduite? Nous n'avions d'autre moyen, l'amiral Freemantle et moi, de modifier le cours de leurs idées et de faire quelque impression sur leur esprit que de leur donner le spectacle d'une entente parfaite. Nos relations ne pouvaient manquer d'être fréquentes; une mutuelle sympathie les rendit intimes. L'amiral Freemantle est bien certainement le seul Anglais pour lequel j'aie jamais éprouvé un sentiment d'affection; mais je ne pouvais demeurer insensible à tant d'urbanité, de franchise et de loyauté. Nous ne nous quittâmes point sans émotion. Je devais faire route pour Toulon; l'amiral allait se rendre à Naples. Souvent il m'avait entretenu du plaisir qu'il aurait à me présenter à sa famille, qui devait habiter l'Italie aussi longtemps qu'il conserverait le commandement des forces navales de la Grande-Bre-

tagne dans la Méditerranée. En arrivant à Naples, cet excellent homme témoigna un si vif désir de me revoir, que M. le duc de Narbonne, notre ambassadeur, crut devoir en écrire au ministre de la marine. *Le Centaure* venait d'achever quelques réparations dont j'avais signalé l'urgence, et je m'apprêtais à partir pour Brest, quand je reçus l'ordre de montrer en passant notre pavillon devant Naples, de m'y arrêter pendant quelques jours et de continuer ensuite ma route pour les côtes de Bretagne. Je me préparai avec joie à exécuter ces nouvelles instructions. J'étais heureux de penser que j'allais avoir l'occasion d'exprimer à l'amiral Freemantle quel prix j'attachais aux sentiments qu'il m'avait conservés; mais cette triste vie ne se compose que de déceptions. Deux jours avant mon arrivée à Naples, l'amiral Freemantle était mort d'une indisposition subite. Cette vigoureuse santé, qui avait bravé vingt ans d'intempéries, qui avait traversé sans fléchir deux longues guerres, s'affaissa tout à coup. La veille, tout semblait promettre un demi-siècle de vie à ce corps de fer qui enfermait une conscience tranquille. Le ciel en avait ordonné autrement. L'amiral avait été frappé dans toute sa force. Il avait disparu comme si un gouffre se fût ouvert sous ses pas. Lorsque je me présentai pour le voir, impatient de serrer dans mes mains cette main si loyale, on venait à peine d'emporter son cercueil.

Les peuples, j'en suis convaincu, ne se haïssent souvent que parce qu'ils ne se connaissent pas. Je n'avais pas été moins étonné de rencontrer dans la marine anglaise un cœur honnête et droit que ne l'avait été l'amiral Collingwood de se trouver en présence d'un officier français qui ne fût pas fanfaron. La différence des climats, des religions, des constitutions politiques, ne met pas entre les hommes d'aussi grandes distances qu'on serait tenté de le supposer. Ce sont surtout les préjugés qui les séparent. J'ai eu peu d'occasions d'entrer en relations avec des officiers anglais depuis le jour où je parcourais les côtes des régences barbaresques en compagnie de l'amiral Freemantle; mais deux mois de cette intimité, dont j'ai toujours gardé le souvenir, ont suffi pour dissiper en partie les préventions que je nourrissais contre une race ennemie. Je ne me sens pas encore de force à beaucoup aimer les Anglais; je reconnais cependant volontiers quelle influence aurait sur les destins du monde le rapprochement sincère de ces deux nations qui n'ont peut-être été créées si voisines et si dissemblables que pour se compléter l'une par l'autre. Que fût-il arrivé si, dès 1820, l'alliance de la France et de l'Angleterre eût été une alliance sérieuse? Au retour des commissaires qui avaient été sommer les régences barbaresques de changer de conduite, une flotte anglo-française fût partie des ports où à

toute éventualité on eût dû la tenir rassemblée. A ce signal d'une résolution irrévocable, le dey d'Alger, comme celui de Tunis, comme celui de Tripoli, aurait probablement cessé de refuser les garanties qu'on lui demandait. S'il eût persisté dans sa mauvaise foi, ce que le roi Charles X s'est chargé d'accomplir dix ans plus tard, malgré les menaces de l'Angleterre, se serait accompli avec le concours et le plein assentiment de cette puissance. Lorsqu'au contraire tout tendait à prouver à des chefs fort bien instruits au fond de nos discordes que l'entente de la France et de la Grande-Bretagne n'était qu'apparente, et ne serait suivie d'aucune démarche décisive, fallait-il s'étonner que les notifications d'un congrès eussent à peine le don de les émouvoir ?

La marine française, je crois l'avoir déjà fait comprendre, se trouvait, après la paix de 1815, dans un état de délabrement, moral plus encore que matériel, qui pouvait faire douter qu'il lui fût désormais réservé de longs jours. L'Europe cependant ne s'était adressée qu'à la France pour lui demander d'aller signifier aux régences barbaresques, de concert avec l'Angleterre, le jugement rendu par le tribunal de la civilisation. Elle s'était souvenue qu'il n'y avait jamais eu que deux grandes puissances maritimes dans le monde, et c'était sur le concours de ces pavillons, si récemment ennemis,

qu'elle avait compté pour faire prévaloir, au sein de cours barbares ses justes réclamations. Ce n'est pas en vain qu'une nation a de glorieuses annales. Les découragements d'une situation transitoire ne pouvaient effacer de nos fastes militaires les deux grandes époques pendant lesquelles nos vaisseaux avaient disputé l'empire de la mer aux Anglais. Ils ne pouvaient les effacer davantage de la mémoire de l'Europe. En rétablissant l'ancien ordre des choses et l'ancien équilibre, les hommes d'État n'auraient point été conséquents, s'ils eussent commis l'imprudence de souscrire à la dictature navale d'une seule puissance. Rentrée dans ses limites de 1789, la France ne pouvait reprendre la place que lui assignaient des calculs prévoyants qu'en retrouvant l'importance maritime qu'elle avait eue sous le règne de Louis XVI; mais que de plaies étaient à fermer avant que ces vues judicieuses pussent sortir du domaine de la politique purement spéculative! que d'épreuves notre marine avait à traverser! que de difficultés pour vivre avant de songer à croître! En 1820, il fallait encore se borner à recueillir, comme les épaves d'un grand et soudain naufrage, les vaisseaux qui n'avaient pas péri, les hommes qui n'avaient pas été dispersés, les traditions qui ne s'étaient pas complétement évanouies. En France, heureusement rien n'est jamais désespéré. Partout ailleurs, peut-être même dans cette Angleterre si habituée à

la persévérance, la marine eût été engloutie par un désastre semblable à celui qui menaça en 1815 l'existence de notre établissement naval. Chez nous, grâce à un heureux choc d'idées, grâce à une opposition pour ainsi dire providentielle de sentiments, la marine trouva la protection du pouvoir quand l'opinion publique l'abandonnait, la bienveillance de l'opinion publique quand le pouvoir paraissait hésiter à la favoriser dans son développement. Le souvenir de ces crises ne peut que nous inspirer une mâle et généreuse confiance. Pour qu'il existe encore après la paix de 1815, comme après celle de 1763, une grande marine française, il faut que celui qui dirige d'en haut tous les événements de ce monde ait eu ses raisons pour ne pas la laisser périr.

La mission qui m'avait été confiée était la conséquence naturelle du mouvement d'idées qui marqua les premières années de la Restauration. J'ai souvent entendu dire alors, par des gens dont je me serais bien gardé d'épouser les utopies, que la France et l'Angleterre devaient s'unir étroitement pour assurer le bonheur et la tranquillité de l'Europe. Ce projet, chimérique, je le crois, il y a quarante ans, pourrait bien être devenu une idée pratique aujourd'hui. Quelle ambition en effet ne viendrait se briser à l'infranchissable obstacle que lui opposerait la solidarité politique de ces deux puissants peuples,

dont les forces, depuis un demi-siècle, ont tant grandi par leurs rivalités mêmes, et dont les préjugés tendent à s'effacer davantage chaque jour ? Ce beau rêve de quelques esprits habitués à tenir trop peu de compte des passions humaines, la paix universelle, — j'en ose à peine prononcer le nom sans sourire, — c'est tout simplement, au point où nous en sommes, une sincère alliance entre l'Angleterre et la France ; mais quand donc cette alliance, telle que je la conçois, — union cordiale et fière qui satisferait au même degré l'amour-propre des deux peuples, — cessera-t-elle d'être, elle aussi, un rêve ?

CHAPITRE XIII.

Le Brésil et les provinces de la Plata en 1820.

Le gouvernement de la Restauration avait accueilli avec bienveillance les divers rapports que je lui avais adressés au retour de ma campagne sur les côtes des régences barbaresques. Il ne tarda pas à me confier une nouvelle mission, gage incontestable de sa sollicitude éclairée et active pour le développement de notre commerce maritime. J'allais cette fois rencontrer, non plus le concours, mais l'opposition à peine dissimulée de l'Angleterre, car si les intérêts politiques des deux pays ont été trop longtemps rivaux, les intérêts commerciaux l'ont été bien davantage, et ceux-ci, dans leur âpreté, sont les plus inconciliables et les plus exigeants de tous. A peine le vaisseau *le Centaure*, conduit de Toulon à Brest et complétement réarmé dans ce dernier port, eut-il été ramené en rade, que je reçus l'ordre de me tenir prêt à partir pour la mer du Sud. Les riches colonies qu'avait fondées l'Espagne dans ces contrées

lointaines proclamaient l'une après l'autre leur indépendance, et la liberté du commerce y succédait au monopole jaloux qui les avait exploitées pendant près de trois siècles. Le devoir de la France était de revendiquer sa part des avantages que promettait à l'industrie européenne ce nouvel état de choses. Les Anglais, fidèles à leurs traditions, avaient pris sur nous les devants. Ils dépeignaient la France comme un pays épuisé par des guerres continuelles, sans marine, sans finances, incapable de mettre en mer le moindre armement. Il importait de démentir ces bruits intéressés et d'assurer à notre commerce une protection sans laquelle nous l'eussions vu exposé à mille avanies. Jamais vaisseau de ligne français n'avait doublé le cap Horn. Le ministre des affaires étrangères, M. le baron Pasquier, d'accord avec le ministre de la marine, jugea qu'un vaisseau pouvait seul donner aux populations sur l'esprit desquelles nous voulions agir une idée convenable de notre puissance navale. La frégate *la Renommée*, qui avait accompagné déjà le vaisseau *le Centaure* sur les côtes d'Afrique, lui fut encore adjointe pour cette seconde campagne.

Sans la double usurpation qui proclama la déchéance de la maison de Bragance et fit momentanément descendre du trône d'Espagne les héritiers de Philippe V, l'on peut se demander si le nouveau monde catholique aurait eu, comme le nouveau

monde protestant, sa révolution. Les colonies de l'Amérique du Sud ne songèrent à se gouverner elles-mêmes que le jour où l'étranger fut le maître dans la métropole. L'affranchissement les surprit à l'improviste. Leur éducation politique était tout entière à faire, et une révolution imprévue faisait tomber leurs lisières avant qu'elles eussent appris à marcher. Bien qu'une même impulsion animât tous les insurgés, bien qu'ils sentissent instinctivement que leurs causes étaient solidaires, nulle pensée d'unité ne parut présider à leurs efforts. Chaque soulèvement fut l'effet de souffrances ou d'ambitions locales, et l'Espagne vit ses possessions d'outre-mer se détacher l'une après l'autre de sa domination, en conservant la forme administrative sous laquelle la monarchie les avait constituées. Entre ces diverses provinces, peuplées par la même race, la nature avait élevé des frontières qui les rendaient presque étrangères l'une à l'autre. Aussi chacune de ces possessions lointaines avait-elle eu, dès les premiers jours de la conquête, une existence distincte. Il était difficile qu'un lien fédératif parvînt à les réunir. Ce fut peut-être le rêve de quelques-uns des chefs de la Révolution, ce fut surtout celui du plus éminent d'entre eux; mais la force des choses devait l'emporter sur de vaines théories, et le morcellement des nouveaux États n'a fait jusqu'ici que s'accroître.

Au moment où je reçus mes dernières instructions, vers le milieu de l'année 1820, la lutte, terminée à l'avantage des insurgés sur les rives de la Plata et dans la province du Chili, n'était point encore engagée au Pérou; elle se prolongeait avec un acharnement incroyable dans la Colombie, mais sans grande apparence de succès pour l'Espagne. La cause de cette puissance gagnait au contraire du terrain au Mexique. En pareille circonstance, la neutralité la plus absolue était de rigueur, et le ministre en faisait le premier devoir de la mission que j'allais remplir; il me prescrivait d'assurer à notre commerce les garanties qu'exigeait l'instabilité du pouvoir dans ces États nouveaux, et m'invitait à recueillir tous les renseignements propres à éclairer le gouvernement du roi sur l'avenir d'un mouvement qu'on ne voulait encore ni reconnaître ni désavouer. La tâche était délicate; je ne pouvais cependant qu'être flatté du rôle qu'on m'attribuait. Sans avoir l'importance des événements qui préparèrent l'émancipation des États-Unis, l'insurrection à laquelle les colonies de l'Amérique méridionale durent leur indépendance n'en est pas moins le fait capital de la période qui sépare la chute de l'Empire de la révolution de Juillet. Il y avait donc un certain honneur à être choisi pour l'observer; il y avait aussi d'intéressants souvenirs à se promettre d'une semblable campagne.

Le 6 juin 1820, la brise s'étant élevée du nord-ouest, je fis signal à la division de mettre sous voiles. A huit heures du matin, nous étions par le travers de la chaussée de Sein. Les côtes de Bretagne avaient disparu. On oublie trop vite les angoisses du départ; si on se les rappelait dans toute leur amertume, il faut bien le dire, il n'y aurait plus de marins. Le vent avait successivement tourné au nord, puis à l'est; nous filions près de dix nœuds à l'heure. Penché sur le bastingage, je suivais des yeux ce sillage rapide, dont le murmure semblait moins parler d'éloignement que de prompt retour. C'est ainsi que l'espoir rentre insensiblement, et comme à son insu, dans le cœur du marin : espoir incorrigible, qui n'entrevoit jamais que des retours heureux !

Quatre jours après notre départ de Brest, nous étions devant l'embouchure du Tage. Les pilotes vinrent à bord, et nous allâmes jeter l'ancre au-dessus de la tour de Belem. Le gouvernement avait voulu que nous pussions apporter au roi Jean VI, retiré depuis 1808 au Brésil, des nouvelles récentes de son royaume; celles que nous recueillîmes n'étaient pas de nature à réjouir le cœur d'un souverain. On connaît la situation admirable de Lisbonne: peu de villes ont offert le spectacle d'une plus grande opulence; mais l'éloignement de la cour et l'influence dominante des Anglais avaient depuis quel-

ques années porté la plus funeste atteinte à la prospérité de cette partie de la Péninsule. Le Portugal, à son tour, était devenu une colonie. En 1820, il avait deux métropoles, Londres et Rio-Janeiro. L'industrie nationale n'y existait pas même de nom. La beauté du climat, la richesse des productions agricoles ne faisaient que mieux ressortir la misère des habitants. Malgré sa profonde apathie, le peuple était mécontent; les troupes, mal payées et misérablement vêtues, se montraient animées du plus mauvais esprit. L'atmosphère était comme imprégnée de ces miasmes malsains qui précèdent les révolutions.

Nous ne nous arrêtâmes dans le Tage que quelques jours. Le 18 août, nous étions mouillés dans la rade de Rio-Janeiro. Le Brésil avait déjà pris rang parmi les grandes puissances commerciales. Ses exportations annuelles pour l'Europe s'élevaient en 1820 à 150 millions de francs; ses consommations d'objets européens ne dépassaient pas encore 60 millions, sur lesquels l'Angleterre comptait 40 millions pour sa part, la France 10, le Portugal et les autres nations réunies le même chiffre. Le principal objet d'importation ne venait pas d'Europe, mais de la côte d'Afrique. On sait que, par une clause spéciale, le Brésil avait obtenu le privilége de faire jusqu'en 1830 la traite au sud de l'équateur. Il se hâtait d'exploiter cette précieuse tolé-

rance, et recevait chaque année des comptoirs portugais environ quatre-vingt mille nègres.

Pendant que l'Angleterre introduisait au Brésil des tissus de laine et de coton de tout genre, de la quincaillerie, et plusieurs autres articles de détail, la France y envoyait des farines, du beurre salé, des vins, des eaux-de-vie, des meubles, des soieries, et surtout des objets de mode. En vertu d'un traité conclu en 1810, les droits d'importation payés par les Anglais étaient de quinze pour cent d'après les évaluations mêmes de leurs factures; ceux qu'il nous fallait subir se montaient à vingt-quatre pour cent, et n'avaient d'autre base que les appréciations arbitraires de la douane [1]. L'état de notre commerce au Brésil, particulièrement à Rio-Janeiro, était tel alors que, sans la passion que montraient les Brésiliens pour quelques-unes de nos marchandises, sans l'élégance inimitable d'un certain nombre de nos produits, toute transaction nous serait devenue impossible. Il n'y avait point de temps à perdre pour obtenir la réforme d'une situation si préjudiciable à nos intérêts; j'en signalai l'urgence, et indiquai comme un des moyens qui pourraient le mieux assurer le succès des négociations l'apparition plus fréquente de

1. C'est ainsi que, pendant mon séjour à Rio-Janeiro, deux harpes d'une valeur identique, l'une française, l'autre anglaise, acquittèrent, la première quatre cent cinquante francs de droits, la seconde neuf francs.

nos forces navales dans ces parages, où l'on s'était fait à la longue une trop mince idée de notre puissance.

Dès 1820, nos compatriotes témoignaient un grand penchant à émigrer au Brésil. La ville seule de Rio-Janeiro comptait, sur une population de cent trente à cent quarante mille âmes, trois mille Français, qui propageaient au Brésil le goût de nos produits; les capitaux qui pouvaient se former au sein de cette population laborieuse devaient refluer tôt ou tard vers la France. Ces émigrés avaient donc des droits incontestables à notre protection. Le roi Jean VI ne les voyait pas sans plaisir apporter dans ses vastes États leur industrie et leur activité; il daigna m'en donner lui-même l'assurance, lorsque je lui fus présenté avec les officiers de la division. Ce souverain débonnaire, qui n'aimait que le repos, et auquel le repos fut constamment refusé, se trouvait fort heureux au Brésil. La douceur de son administration le faisait aimer de ses sujets. Il n'avait pour toute armée qu'un cadre de seize mille hommes, dont la moitié tout au plus se trouvait sous les drapeaux. Il ne lui en fallait pas tant pour être à l'abri des insurrections dans un pays où sa présence était considérée comme un bienfait; mais il fallait que ces troupes fussent fidèles et que le vent de la révolte ne traversât pas l'Atlantique.

Nous prîmes congé du roi Jean VI dans les pre-

miers jours de septembre, et le 13 du même mois nous appareillâmes de Rio-Janeiro pour continuer notre voyage vers le sud. Avant de me diriger sur l'embouchure de la Plata, j'avais résolu de m'arrêter dans la baie de Sainte-Catherine. Je savais que j'y trouverais un excellent mouillage, et j'attachais un grand intérêt à connaître les ressources que cette baie profonde pouvait offrir à nos croiseurs en temps de guerre. L'île de Sainte-Catherine, située par 27 degrés de latitude, presque à la limite de la zone tropicale, est séparée du continent par un détroit large au plus de deux ou trois lieues; elle présente une longueur de neuf lieues sur une largeur de deux lieues et demie. Les bords en sont généralement escarpés; l'intérieur, inégal, montueux, coupé par une infinité de ruisseaux, offre partout le spectacle de la végétation la plus vigoureuse. Le climat de Sainte-Catherine rappelle celui des fabuleuses Hespérides. La température y est douce, l'air sec et salubre. Le sol peut recevoir avec un égal avantage les productions des deux zones. La canne à sucre, le caféier, le bananier, l'ananas, le tabac, s'y cultivent à côté du pêcher et de toutes les plantes potagères de l'Europe. Le cotonnier seul n'y a jamais bien réussi; ses produits sont restés inférieurs en qualité à ceux du cotonnier de Bahia ou de Fernambouc.

Les habitants de Sainte-Catherine, lorsque je les visitai, n'avaient eu presque aucune relation avec

les Européens. Un sol complaisant fournissait sans peine à leurs besoins: ils ne lui demandaient pas davantage. Sur la lisière odorante d'un bois d'orangers, dont les fruits abandonnés jonchaient partout la terre, chaque famille se contentait de défricher un étroit espace de terrain pour y bâtir une modeste cabane et y semer un peu de blé ou de maïs. Des volailles, quelques bestiaux, et surtout les produits de la pêche, ajoutaient de faciles ressources à cette récolte. Le poisson, préparé et séché au soleil, était mis en réserve pour les mauvais jours de l'hiver. L'existence matérielle se trouvait ainsi assurée. Les vêtements mêmes étaient tissés avec le coton indigène. Ces heureux insulaires sont originaires des Açores, qu'ils ont abandonnées pour fuir les exigences et les exactions de la métropole. Comme tous les peuples dont la vie est facile, ils sont doux, affables, hospitaliers. L'admirable climat de Sainte-Catherine n'a fait que fortifier une race chez qui le sang des Maures s'unit à celui des Germains. Les femmes sont généralement belles; les hommes ont le teint brun, les traits réguliers, les membres vigoureux et souples. Le gouvernement portugais n'avait pas encore établi d'une façon bien complète son autorité dans cette île. Le recrutement militaire y rencontrait surtout d'opiniâtres résistances. Les habitants se cachaient dans les bois pour échapper à un service qui leur était odieux. Un bataillon de

huit cents hommes venait d'être envoyé de Bahia pour les faire rentrer dans le devoir; un fort avait été construit sur l'île, à l'entrée du goulet, et deux routes percées à travers la forêt assuraient les communications avec l'intérieur. La soumission prochaine des conscrits réfractaires était donc assurée.

S'il faut subir un joug, si l'on ne peut échapper à cette loi fatale, mieux vaut du moins le joug d'un pouvoir régulier que celui d'une tyrannie mobile et capricieuse. Le Brésil n'était certes pas en 1820 un paradis terrestre; mais les républiques que j'allais visiter étaient plus éloignées encore d'en présenter l'image. Le nouveau continent était à cette époque pour les âmes paisibles, pour ces bienheureux *pacifiques* dont parle l'Évangile, un séjour aussi peu enviable que les contrées les plus troublées de notre vieux monde. La vie, hélas ! est partout un combat; en 1820, on eût pu ajouter.... surtout en Amérique !

Les ports du nouveau monde situés au sud de l'équateur, ceux même que baigne l'Atlantique, n'avaient été que rarement visités par notre marine. La jalousie commerciale nous en avait exclus avant la Révolution; la suprématie de la marine anglaise nous en avait fermé l'accès tant qu'avait duré l'Empire. Au Brésil, nous commencions à nous créer des relations fructueuses; j'avais pu m'en assurer pendant mon séjour devant Rio-Janeiro. Il me restait à savoir quel accueil serait fait à notre commerce

dans les États indépendants qui confinaient aux provinces brésiliennes. La plaine qui s'étend le long des deux rives de la Plata, de l'Océan jusqu'à Santa-Fé, est en général très-fertile. Excepté le bois, tout ce qui subvient aux besoins ordinaires de la vie y croît abondamment. La véritable richesse de cette contrée consiste surtout dans les vastes pâturages où errent en liberté d'immenses troupeaux de bœufs, de moutons, de chevaux et de mules. Les exportations des provinces de la Plata se composent presque exclusivement de cuirs et de suif pour l'Europe, de viande boucanée pour le Brésil ou les colonies espagnoles. L'Europe, en retour, y envoie des soieries, des tissus de coton et de laine, des eaux-de-vie et des vins. Malheureusement la guerre civile avait décimé ces troupeaux, devenus tour à tour la proie de l'un et de l'autre parti. Les bestiaux commençaient à devenir rares sur les bords de la Plata. Le moment semblait donc peu favorable pour y nouer des relations commerciales. L'apparition de notre pavillon dans ce fleuve, où l'on était si peu habitué à le voir flotter, n'en devait pas être pour cela moins utile : elle rappellerait à tous ces partis, mutuellement acharnés à leur perte, que la France, sans vouloir s'immiscer en aucune façon dans leurs querelles, était bien décidée à ne pas souffrir que nos compatriotes ou leurs intérêts en fussent victimes.

Le 29 septembre 1820, je sortis de la baie de Sainte-Catherine et je me dirigeai vers l'embouchure de la Plata. Sur la rive gauche de ce fleuve, entre l'Uruguay et le cap Sainte-Marie, on rencontre les villes de Maldonado et de Montevideo; sur la rive droite, au fond du golfe immense dont Montevideo et Maldonado occupent l'entrée, s'élève la ville de Buenos-Ayres. Le 12 octobre, je mouillai devant Maldonado. Cette rade est complétement exposée aux vents du large. Un terrain inculte et sablonneux nous conduisit à la ville, distante d'un quart de lieue environ du rivage. Les rues, bien alignées et très-spacieuses, étaient désertes. Les maisons, bâties en briques, n'ont d'autre étage qu'un rez-de-chaussée; la plupart tombaient en ruines. Deux églises s'élevaient du milieu de ces masures. Dans l'une, dont la façade dégradée accusait un long abandon, on avait creusé de vastes fosses encore découvertes où gisaient entassés les cadavres des soldats tués pendant les derniers troubles. Cette ville, délaissée par ses habitants, avait un aspect sinistre. Je ne pus du reste m'y arrêter plus d'un jour. Au moment même où nous jetions l'ancre sur la rade de Maldonado, Buenos-Ayres venait d'être enlevé d'assaut par un de ces chefs de partisans qui se succédaient alors si rapidement au pouvoir; un pareil événement m'imposait le devoir de me rapprocher d'une ville où la fortune et la vie de nos

compatriotes pouvaient être en péril. Je portai mon pavillon sur *la Renommée*, dont le tirant d'eau, bien inférieur à celui du *Centaure*, devait me permettre de remonter, s'il le fallait, jusque devant Buenos-Ayres, et j'allai immédiatement avec cette frégate prendre le mouillage de Montevideo. Là, j'appris en quelques heures quelle était à peu près la situation politique du pays, quels partis le divisaient, quelles influences y exerçaient tour à tour leur ascendant.

Vers la fin de 1819, le parti français avait pris le dessus à Buenos-Ayres. La forme républicaine ne semblait promettre à ces provinces que de sanglantes discordes et d'interminables orages. Quelques personnes songèrent à demander à l'Europe un prince étranger. Des propositions furent d'abord adressées à notre gouvernement. Les autorités de Buenos-Ayres offraient sur les bords de la Plata un trône constitutionnel à M. le duc d'Orléans. Cette démarche n'eut aucun succès. Les vœux du congrès, secrètement consulté, parurent se réunir alors sur le prince de Lucques. Tout était préparé, les conditions faites. Ce plan aurait obtenu bientôt l'approbation unanime du pays, lorsqu'une indiscrétion éveilla l'attention de nos éternels rivaux. Les Anglais, avertis, n'hésitèrent pas à déjouer cette prétendue intrigue par une révolution; ils unirent leurs efforts à ceux de quelques mécontents, et parvinrent à renverser le directeur Puyredon en pré-

tant leur appui à Saratea, son ennemi personnel. Ce fâcheux antagonisme, qui se révélait entre l'Angleterre et la France sur un terrain où les intérêts directs des deux nations n'étaient pas en jeu, ne montrait que trop l'inanité des espérances qu'aurait pu faire naître dans mon esprit la campagne que je venais d'accomplir, il y avait à peine quelques mois, de concert avec le vice-amiral Freemantle. Il devrait cependant répugner aux instincts généreux de deux puissants peuples de sacrifier toujours le bonheur et la tranquillité des États secondaires aux préoccupations de leurs jalouses querelles.

Montevideo avait été occupé par des troupes portugaises; Puyredon s'y réfugia. A partir de ce moment, l'anarchie fut complète dans la province de Buenos-Ayres. Tous ceux qui purent rassembler quelques forces aspirèrent au gouvernement et se firent entre eux une guerre acharnée. Enfin, le 4 octobre 1820, un ami de Puyredon, Martin Rodriguez, fut proclamé gouverneur général par les électeurs des provinces; il parut devant Buenos-Ayres à la tête de quatre mille hommes, et l'enleva le jour même de vive force. Près de quatre cents personnes furent tuées ou blessées dans cet assaut. Rodriguez montrait une grande sévérité. Quelques individus avaient été condamnés à mort; contre un plus grand nombre, la peine de l'exil avait été prononcée. Montevideo voyait accourir en foule les émigrés et les

proscrits. Une telle rigueur faisait penser que cette révolution serait la dernière. Les précédentes avaient eu lieu sans effusion de sang, et la succession rapide de pareilles crises avait accrédité l'idée qu'on pouvait parvenir sans danger au pouvoir : encouragement certain pour les ambitieux et les fauteurs de troubles. Grâce à l'avénement de Martin Rodriguez, partisan, je l'ai dit, de Puyredon, notre partisan lui-même, la présence du pavillon français devant Buenos-Ayres était devenue inutile; dans l'état de fermentation où se trouvait le pays, elle n'eût pu que compromettre le petit nombre de Français qui ne s'étaient pas encore réfugiés à Montevideo. Les *indépendants*, tel était le nom qu'avaient pris les républicains de la Plata, se montraient avant tout fort jaloux des Européens, dont la supériorité blessait leur orgueil; ils se fussent à l'instant réunis contre le pouvoir soupçonné de pactiser avec eux. Tant que l'ordre ne serait pas mieux affermi dans ces malheureuses provinces, la France n'avait rien à en attendre. L'instabilité du gouvernement rendait toute négociation souverainement dangereuse. Le chef qui eût accordé à notre commerce quelques conditions favorables n'aurait pu en garantir l'exécution : cet avantage illusoire fût devenu pour ceux qui en auraient été l'objet un tort impardonnable aux yeux de son successeur.

Pendant que la guerre civile exerçait ses dévasta-

tions sur la rive droite du fleuve, à Montevideo on jouissait d'une tranquillité relative. Seul, le général Artigas tenait encore la campagne avec une armée de pillards et d'assassins, qu'il continuait à recruter par la violence. C'était pour éloigner ce bandit redouté que le gouvernement de Buenos-Ayres, au temps du directeur Puyredon, s'était prêté à l'occupation de la province de Montevideo par les Portugais. Malgré la tranquillité que la présence de ces troupes étrangères procurait aux habitants, l'inimitié des deux races n'en subsistait pas moins. On ne pouvait douter que, si les *indépendants* de la Plata parvenaient jamais à s'entendre et à fonder un gouvernement plus stable et plus régulier, le premier usage qu'ils feraient de leur puissance serait d'expulser les Portugais d'un territoire où ils ne souffraient leur présence qu'à regret. Quant à l'Espagne, elle devait renoncer à toute domination à Buenos-Ayres comme à Montevideo. En déployant un peu plus de vigueur cependant, cette puissance, dans les premières années qui suivirent la paix de 1815, eût pu sauver encore ses possessions d'outre-mer. C'était avant tout sur les rives de la Plata qu'il importait de se maintenir. Il fallait commencer par rétablir l'ordre dans les provinces qui avaient les premières donné l'exemple de la sédition. Une armée de sept ou huit mille hommes y eût suffi quand le pays, déchiré par des querelles

intestines, était incapable d'organiser la moindre résistance. Les habitants des villes auraient vraisemblablement accueilli avec une secrète sympathie des efforts dont le succès eût assuré le prompt rétablissement de l'ordre. On n'aurait eu contre soi que les gens de la campagne. Ceux-là malheureusement avaient fait l'essai de leur force. C'était de cette classe ignorante et grossière que les ambitieux se servaient pour repousser toute idée d'accommodement avec l'Espagne et pour se disputer le pouvoir.

L'instinct du *self-government*, il faut bien le reconnaître, n'a pas été départi à tous les peuples aussi largement qu'aux Américains du Nord. Il est des peuples éternellement enfants qui semblent demander une éternelle tutelle. Il y avait donc autant de patriotisme que de sagesse dans le projet qu'avaient fait échouer les menées des Anglais. « Nous ne pourrions, me disaient à Montevideo les partisans d'un gouvernement monarchique, ajouter aucune foi aux offres des Espagnols. Leur gouvernement n'est pas plus stable que le nôtre, et ce qu'il nous promettrait aujourd'hui serait désavoué demain. Nous voulons être une nation; mais il nous faut à la tête de l'État un homme d'un grand nom qui nous assure de solides alliances, et dont la considération personnelle décourage les espérances des factieux. » Les années qui ont suivi le passage de

notre division dans la Plata ne se sont que trop chargées de prouver à quel point ce raisonnement était juste. Le Brésil a vu sa prospérité grandir de jour en jour ; la république argentine semble avoir banni à jamais la paix de ses rivages. Je ne suis pas plus qu'un autre insensible aux charmes de la liberté ; mais je ne crois pas qu'un honnête homme puisse se sentir véritablement libre dans un pays qui ne connaît plus le respect des lois.

CHAPITRE XIV.

Le Chili et le Pérou en 1821.

Le 18 novembre 1820, nous étions prêts à reprendre la mer. Nous quittâmes le mouillage de Maldonado par une belle matinée de printemps, car, au sud de l'équateur, le mois de novembre, c'est le mois de mai de nos contrées. Dès que nous eûmes traversé la vaste et dangereuse embouchure de la Plata, nous fîmes route sous toutes voiles vers le sud, pour doubler le cap Horn et entrer dans l'océan Pacifique. Je m'éloignai sans regret d'un pays où tout me rappelait que vingt longues années s'étaient écoulées depuis le jour où je l'avais visité pour la première fois. Vingt années sont beaucoup dans la vie d'un homme; elles ne sont rien dans la vie d'un pays. Malheureusement ces vingt années renfermaient une révolution, et par les ruines qu'elles avaient entassées, elles avaient fait aux malheureuses provinces de la Plata une décrépitude précoce. J'allais retrouver, il est vrai, sur la rive

occidentale du continent américain d'autres colonies en voie de transformation; mais là du moins je n'aurais pas à repousser sans cesse comme un fantôme importun quelques-uns des plus chers souvenirs de ma jeunesse. Les ruines, si j'en rencontrais, ne seraient pour moi que les débris d'un passé inconnu. Je me trouverais d'ailleurs en présence de républicains encore occupés à conquérir leur indépendance. C'est une heure favorable aux États naissants. La période délicate dans tout enfantement politique, c'est celle où les partis, n'ayant plus rien à craindre de l'ennemi commun, s'abandonnent sans réserve au besoin de se haïr et au bonheur de se déchirer.

Le 9 décembre, nous étions par le travers du cap Horn. Nous n'avions pas un seul malade, et nos équipages avaient conservé toute leur gaieté. Des jours sans nuits étaient un spectacle nouveau pour nos jeunes marins, qui les passaient presque tout entiers à danser sur le gaillard d'arrière. Je leur fis annoncer qu'ils étaient sur le premier vaisseau français qui eût doublé le cap Horn. Avec des équipages tels que les nôtres, il ne faut jamais négliger de faire appel à l'amour-propre : c'est un moyen de leur faire supporter sans murmure bien des fatigues et bien des misères. Des vents d'ouest-sud-ouest nous obligèrent à remonter vers le sud, jusqu'au 60e degré de latitude. Le froid était devenu très-rigoureux. Nos marins n'avaient pas les chauds

et confortables vêtements des baleiniers ; ils souffrirent beaucoup, et plus d'un eut les pieds gelés.

Doubler le cap Horn est devenu un jeu depuis le temps de l'amiral Anson. A cette époque même, ce n'était pas une action aussi hardie que bien des navigateurs ont voulu le faire entendre. Chaque saison a pour cette navigation ses avantages. L'hiver, on a des vents moins constamment contraires; l'été, on est favorisé par la longueur des jours. Le récit fort intéressant que nous a laissé lord Anson des épreuves de son long voyage fut notre seul guide dans le passage du cap Horn. Ainsi que l'illustre amiral anglais, nous essuyâmes de fréquents coups de vent interrompus par de courts intervalles de calme, et nous ressentîmes l'effet des courants qui l'avaient entraîné dans l'est. Nous passâmes en vue de Valdivia sans nous y arrêter. J'ignorais si ce port était propre à recevoir des vaisseaux, car je n'avais emporté de France aucun plan des côtes du Chili, et depuis notre départ de la Plata, nous faisions un véritable voyage de découvertes. Le 30 décembre, nous donnâmes hardiment et à tout hasard dans la baie de la Conception. Ce port est sans contredit le meilleur et le plus sûr de la côte du Chili. C'est le seul qui, en toute saison, puisse offrir à une escadre les moyens de se réparer, de remplacer son eau, son bois et de se procurer à des prix modérés les rafraîchissements nécessaires. M. de La Pérouse avait

visité avant nous la province de la Conception : la relation de ses voyages en contenait une description très-détaillée; mais la guerre avait rendu méconnaissable cette heureuse et florissante partie du Chili. La Conception ne présentait plus en 1820 que le spectacle douloureux d'une ville saccagée plusieurs fois par l'ennemi. Les campagnes abandonnées restaient sans culture, et le commerce avait déserté des rivages où il ne trouvait plus ni profits ni sécurité. Aussi la population de la Conception, qui, au moment du passage de La Pérouse, s'élevait à quinze mille âmes, se trouvait-elle déjà réduite en 1820 à huit mille habitants.

Bien que le parti des indépendants eût remporté des victoires décisives, la guerre civile n'était pas complétement terminée dans les provinces du Chili. Les habitants des montagnes, dirigés par les moines, qui avaient conservé sur leur esprit une très-grande influence, combattaient encore pour la cause royale. A leur tête marchait un Chilien, le fameux Benavidès, à qui la connaissance parfaite du pays donnait pour cette guerre de partisans de très-grands avantages. Les royalistes du Chili se battaient en héros et mouraient en martyrs. S'ils avaient le malheur de tomber dans les mains de l'ennemi, ils réclamaient pour toute faveur qu'on leur laissât le temps de prier pour le roi; leur prière achevée, ils s'offraient d'eux-mêmes au coup mortel: ne deman-

dant point de merci, ils n'en accordaient pas. Bien souvent les indépendants avaient proposé des échanges de prisonniers ; ces offres avaient été repoussées avec dédain. Il y avait seulement quelques mois que Benavidès s'était emparé de la Conception. Le général Freyre, qui commandait au nom de la République dans la province, avait dû se retirer avec les milices et le peu de troupes restées disponibles dans la ville voisine de Talcahuana, située à l'entrée de la baie. Le 25 novembre 1820, il avait fait une sortie et engagé une action qui n'avait pas duré moins de deux jours. Les royalistes avaient été complétement battus; ils avaient laissé sept cents hommes sur le champ de bataille et trois cents prisonniers au pouvoir du vainqueur.

Si la métropole avait réussi à armer en faveur de sa cause quelques bandes de paysans fanatiques, le Chili avait trouvé dans les peuplades sauvages qui vivent au delà du Biobio des alliés dont le concours avait une bien autre importance. Depuis la conquête du nouveau monde, ces peuplades, connues sous le nom d'*Araucanos*, avaient toujours été les ennemis les plus acharnés des Espagnols. Elles combattent à cheval. Leurs armes sont la lance, l'arc, la fronde, le *lasso* et les boules. Il n'est pas sur le continent de l'Amérique de cavalerie qui puisse résister à celle des Araucanos. Avant de charger, ces Indiens dénouent leur chevelure et la laissent tomber autour

de leur tête de manière à s'en couvrir jusqu'à la ceinture. Un cri aigu donne le signal de l'attaque. Tous fondent à la fois sur l'ennemi, se faisant avec une incroyable adresse un bouclier du corps de leurs chevaux; ils évitent ainsi la première décharge des armes à feu. Leur choc est terrible, et les renforts continuels qu'ils reçoivent les empêchent de sentir leurs pertes. Gagnés par les indépendants, les Araucanos fournirent à l'armée chilienne quatre mille cavaliers aguerris. Chaque jour diminuait donc les chances que pouvait avoir conservées l'Espagne de rétablir son autorité dans ces colonies lointaines; mais tant qu'il restait à cette puissance un pied sur le continent américain, les colons émancipés pouvaient craindre quelque brusque retour de fortune. Affranchi par les secours qu'il avait reçu de Buenos-Ayres, le Chili devait au soin de sa propre sécurité de tenter à son tour l'affranchissement du Pérou. Une expédition considérable venait de partir de Valparaiso et de la Conception, se dirigeant vers la rade de Lima. L'œuvre d'émancipation semblait approcher de son dénoûment, et tout me recommandait de redoubler de circonspection.

Les Chiliens sont naturellement hospitaliers, et de notre côté nous accordons facilement notre sympathie aux étrangers, surtout à ceux qui ont arboré l'étendard de la révolte. Une grande intimité ne

tarda donc pas à s'établir entre les officiers de nos bâtiments et les habitants de la Conception. C'était à qui, parmi ces derniers, obtiendrait l'honneur de recevoir sous son toit un des compatriotes de La Pérouse. Le souvenir de l'illustre navigateur était encore vivant dans cette ville, qu'il avait visitée en 1785. Des vieillards, des mères de famille, qu'un pareil souvenir rajeunissait de près de quarante ans, se plaisaient à nous montrer l'endroit où les marins de *la Boussole* et de *l'Astrolabe* avaient dressé leurs tentes. Mes relations officielles avec le général Freyre prirent aussi, et presque malgré moi, un degré inusité de confiance. Ce général était alors âgé de trente-quatre à trente-cinq ans. Il passait pour habile politique et avait en mainte occasion donné des preuves incontestables de bravoure personnelle. La douceur et la générosité de son caractère le faisaient aimer de tous les Chiliens. Il m'engagea vivement à ne pas poursuivre mon voyage sans toucher à Valparaiso. Cette relâche me mettrait, disait-il, en rapports directs avec le président O'Higgins, et m'éclairerait pleinement sur la véritable situation du pays.

Je cédai à ces instances; mais, lorsque j'arrivai à Valparaiso, le 14 janvier 1821, ce fut à Santiago même, à Santiago, siége du gouvernement et capitale de la république du Chili, que le gouverneur don Luiz de La Cruz essaya de m'entraîner. Il avait reçu l'ordre de m'accompagner en personne; des

voitures devaient être mises à ma disposition, et, par l'ordre exprès du suprême directeur, un hôtel était préparé pour me recevoir. Je n'étais pas homme à commettre une si lourde faute. Ce voyage, auquel on voulait donner tant d'éclat, eût été représenté comme une reconnaissance tacite des droits de la République. La France, il faut en convenir, aurait eu mauvaise grâce à prendre sur ce point l'initiative; elle était l'alliée de l'Espagne, et ne pouvait donner à l'égard de cette puissance l'exemple des mauvais procédés. Je me sentais sur un terrain glissant, où le moindre faux pas pouvait avoir les plus graves conséquences. Loin de vouloir trancher du diplomate, je jugeai à propos de me renfermer plus que jamais dans mon rôle d'amiral. Je refusai nettement de faire le voyage auquel on m'invitait d'une façon si pressante. Tout ce que je pus promettre, ce fut d'attendre quelques jours encore à Valparaiso l'arrivée du directeur suprême, dont le général Freyre m'avait fait espérer la visite; mais le directeur, justement soucieux de sa dignité, ne songeait pas à quitter Santiago.

On tenait cependant à savoir ce que j'étais venu faire sur les côtes du Chili. La question était trop naturelle pour que je pusse m'en montrer blessé. Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères, don Joachim d'Echaveria, fut chargé de me la poser avec tous les ménagements dont les chancelleries

se sont de temps immémorial fidèlement transmis le secret.

« Le gouvernement chilien, m'écrivit don Joachim, s'attendait à être fidèlement instruit de l'objet que s'est proposé Sa Majesté très-chrétienne en vous envoyant dans ces parages. Ce n'est que par un avis du gouverneur de la Conception qu'il a connu, il y a quelques jours, le but de votre voyage. Vous venez, écrit ce gouverneur, manifester la sympathie de la France pour les États indépendants de l'Amérique et établir avec eux des relations d'amitié et de commerce. Une semblable mission n'exigeait point peut-être l'envoi si coûteux d'une division navale. Vous ne devez donc pas vous étonner que les citoyens de cette république en aient, au premier abord, conçu quelques alarmes. Son Excellence le directeur suprême eût été heureuse de se concerter personnellement avec Votre Seigneurie, certaine que cet entretien eût dissipé tous les doutes et donné de nouveaux gages à l'indépendance du pays; mais Son Excellence est informée que vous vous proposez de quitter prochainement les côtes du Chili et de vous diriger vers le port du Callao, qui est en ce moment bloqué par nos forces de terre et de mer. La neutralité qu'ont fidèlement observée jusqu'ici les puissances étrangères, la conduite libérale et généreuse de cette république, le respect dont elle n'a cessé de faire preuve envers le pavillon de la France, nous donnent lieu d'espérer que Votre Seigneurie ne nous refusera pas une explication qui nous tranquillise sur le but de son voyage. Si Votre Seigneurie ne veut pas que nos craintes soient encore augmentées, elle n'hésitera pas à différer son apparition sur les côtes du Pérou, jusqu'au jour où l'occupation de ce pays par nos troupes lui garantira un mouillage paisible. »

Cette lettre demandait une réponse. Je la fis aussi

nette que le permettait la situation ambiguë dans laquelle nos relations avec l'Espagne devaient nous maintenir. Je réitérai les assurances d'une stricte neutralité, et je rappelai que j'attendais en retour, pour les armateurs français, assistance et protection. Quant aux inquiétudes manifestées au sujet du prochain départ de la division pour les côtes du Pérou, je laissai entendre que je les considérais comme une injure gratuite faite à notre loyauté, et je m'abstins de les réfuter.

Notre politique n'était point à double face: elle était expectante. Quelques mots l'auraient exposée dans toute sa sincérité; mais ces mots, nous ne pouvions pas les dire. Nous ne pouvions pas avouer que nous n'attendions qu'un succès plus complet pour nous déclarer. Quant à moi, je ne mettais pas un seul instant en doute l'issue de cette insurrection. La lutte que les Chiliens soutenaient depuis plusieurs années les avait aguerris. C'est d'ailleurs une race belliqueuse et tenace. Le Chili pouvait mettre sur pied douze mille hommes de troupes régulières et joindre à cette armée des milices plus nombreuses encore. Plusieurs officiers français servaient à cette époque dans l'armée chilienne. Les victoires de Maypu et de Chacabuco, si célèbres dans les annales du Chili, furent dues en partie à leur courage. Si j'en croyais les informations que je recueillis pendant mon rapide passage dans la mer du Sud,

toute cette partie de l'histoire américaine serait à refaire, mais je n'ai aucun goût pour les révisions historiques: ce ne sont la plupart du temps que de présomptueuses tentatives ou d'ingénieux paradoxes: il faut laisser la gloire à qui eut la responsabilité.

Le Chili est sans contredit le plus beau pays de l'Amérique méridionale. Situé sous la zone tempérée, il ne connaît ni la rigueur des hivers ni les chaleurs excessives de l'été. Le sol, partout fertilisé par un grand nombre de rivières, rend presque sans efforts des récoltes abondantes. Chacune de ses provinces se distingue par des produits différents. La province de la Conception renferme d'immenses forêts; elle est riche en vins, en blé, en bestiaux et en laine. La province de Santiago, moins grande, mais proportionnellement plus peuplée, fournit, outre du blé, du chanvre et des fruits de toute espèce; elle possède aussi de nombreux troupeaux. La province de Coquimbo, qui occupe la partie septentrionale du Chili, est avant tout propre à la culture des denrées coloniales : on y récolte le coton et la canne à sucre. Mais les plus grandes richesses de cette terre privilégiée ne sont pas à la surface. L'objet du travail et des spéculations de toutes les classes d'habitants, ce sont les mines abondantes d'argent et de cuivre que renferme le territoire des trois provinces. De telles ressources

devaient attirer le commerce européen. Le commerce, à son tour, devait, avec le goût du luxe et des aisances de la vie, faire pénétrer dans ces contrées naturellement indolentes les habitudes salutaires du travail. Dès l'année 1821, tous les objets provenant de nos manufactures jouissaient au Chili de la vogue exceptionnelle qu'ils avaient rencontrée au Brésil. Pour en soutenir la concurrence, les Anglais n'avaient pas trouvé d'autre moyen que d'employer la contrefaçon. On vit à cette époque leurs draps porter frauduleusement la marque de nos fabriques. L'engouement des Chiliens pour les produits de l'industrie française fut de courte durée; le Chili n'en est pas moins devenu un des meilleurs marchés de notre commerce d'outre-mer. Le chiffre total de nos échanges avec cette république, qui ne compte pas un million et demi d'habitants, s'élève aujourd'hui à près de soixante-douze millions de francs. On comprend l'importance qu'il y avait à sauvegarder de bonne heure nos intérêts dans cet État naissant, et à ne pas nous y laisser supplanter par nos rivaux.

Des anciennes possessions espagnoles dans l'Amérique méridionale, il ne me restait plus à visiter que le Pérou. L'autorité royale se maintenait encore intacte dans cette province. L'armée chilienne, débarquée sur la côte méridionale, s'avançait, il est vrai, vers la capitale, mais avec une prudente

lenteur. Le 18 janvier 1821, je partis de Valparaiso pour me rendre, ainsi que je l'avais annoncé, devant Lima. La veille de mon arrivée sur la rade du Callao, une révolution militaire avait fait passer le pouvoir aux mains du général Lacerna. On accordait généralement au nouveau vice-roi de grands talents militaires. Il avait la confiance des troupes, et c'était sur lui que se fondait le dernier espoir des partisans de l'Espagne. L'entrevue à laquelle il s'empressa de me convier me laissa une idée aussi favorable de sa capacité que de sa courtoisie. Je trouvai un homme d'une cinquantaine d'années, dont la figure ouverte et la contenance assurée me plurent à la première vue. Le général Lacerna parlait avec une très-grande facilité le français; il avait longtemps résidé à Nancy, où, pendant une partie de la guerre de la Péninsule, il fut retenu prisonnier sur parole.

Je pus juger dans cette entrevue que le vice-roi n'était pas sans inquiétude sur sa situation, quoiqu'il exagérât beaucoup ses forces et ses ressources. Il ne put me dissimuler que si l'Espagne tardait à lui envoyer des secours, la position deviendrait très-critique. Il portait à neuf mille hommes la force de l'armée espagnole. Des renseignements plus exacts me donnaient à penser que l'effectif réel de cette armée était bien moins considérable. Je ne pouvais me défendre d'une sérieuse sympathie pour la poi-

gnée de braves qui, au milieu d'un pays déjà frémissant, restaient fidèles à leur drapeau; mais je n'étais point libre d'obéir à mon penchant. Trop d'indices m'avertissaient que la cause de l'Espagne était définitivement perdue. Lui prêter le moindre appui ç'eût été se compromettre sans la sauver. Je crus donc devoir résister aux instances que m'adressait le général Lacerna pour obtenir que je prolongeasse mon séjour sur la rade du Callao. « Notre présence, me disait-il, avait produit un excellent effet sur l'esprit des habitants de Lima. » Si nous avions rassuré les royalistes, nous devions au même titre avoir alarmé les indépendants. Rien ne m'autorisait à prendre un pareil rôle. Arrivé, le 31 janvier 1821, devant Lima, je fixai irrévocablement mon départ au 4 février.

Je voulus mettre cependant à profit le peu de temps que je devais passer sur les côtes du Pérou pour en visiter au moins la capitale. Nous ne connaissions la ville de Lima que par les récits fabuleux des moines et des flibustiers. Je savais que, pendant plus de deux siècles, de prodigieuses richesses s'y étaient accumulées, et que dans ce pays, où le fer était rare, l'argent méritant son nom de vil métal, se voyait souvent consacré aux plus vulgaires usages. En réalité, cette ville, où j'aurais vu, je crois, avec moins d'étonnement que l'élève du docteur Pangloss, de jeunes garçons, pour jouer au palet

dans les rues, se servir d'émeraudes et de rubis, cette ville dont la renommée nous avait tant vanté l'opulence fantastique, est une de celles dont l'aspect m'a semblé le plus modeste et le moins oriental. Le trait qui m'en a le plus frappé est celui-ci : sur une population de cent à cent dix mille âmes, les deux tiers des habitants étaient des femmes; l'autre tiers comptait près de dix mille moines. Le luxe de toute ville espagnole, ce sont les églises et les couvents : on comptait à Lima en 1821 soixante-quinze de ces édifices; c'étaient les seuls monuments de la capitale du Pérou. Le palais même du vice-roi me sembla d'apparence assez chétive. J'y pus cependant contempler dans une vaste galerie les portraits de tous les vices-rois qui avaient exercé le gouvernement du Pérou depuis Pizarre. L'un d'eux était cet O'Higgins qui signala son administration par d'utiles réformes, et dont le petit-fils était devenu, au moment de notre passage dans la mer du Sud, le directeur suprême de la république du Chili.

Le dénoûment que j'avais prévu se fit peu attendre. Quand l'heure marquée par le destin a sonné, tout semble se réunir pour hâter la chute des empires. On eût pu croire que la constitution libérale adoptée en Espagne mettrait un terme aux révolutions des colonies. Ce fut pour la révolte un nouvel aliment. Le clergé, qui avait jusque-là employé

son influence en faveur de la mère patrie, changea subitement de conduite et de langage. La haine des principes proclamés par la métropole suffit pour gagner à la cause de l'indépendance les vœux de la sainte milice qui n'avait cessé de combattre pour le maintien de l'autorité royale. L'armée se trouva, comme la population, partagée en deux camps, et la discipline militaire subit l'ébranlement général de la chose publique. Malgré tant de chances contraires, les Espagnols auraient encore pu sauver leur domination au Pérou, s'ils avaient conservé l'empire de la mer; mais ils laissèrent une division chilienne, composée de deux ou trois navires achetés au commerce prendre un ascendant marqué dans la mer du Sud. Une de leurs frégates fut capturée dans la baie de la Conception. Une autre, l'*Esmeralda*, fut enlevée sous le canon des forts du Callao par des embarcations que commandait lord Cochrane en personne. De deux vaisseaux expédiés d'Europe, l'un démâté sous l'équateur par un violent orage, fut obligé de rentrer en Espagne; le second disparut en doublant le cap Horn. Toute communication se trouva coupée entre l'armée du Pérou et la mère patrie. Ce qui doit étonner, c'est que cette armée ait pu prolonger aussi longtemps sa résistance. De bien grands événements peuvent souvent être décidés par des forces presque insignifiantes. Sans sa flotte, qui ne compta jamais qu'un vaisseau de

soixante canons, trois frégates, une corvette, quatre bricks, quatre goëlettes et neuf transports, le Chili eût peut-être été incapable de maintenir son indépendance. A coup sûr, il n'eût point aussi efficacement contribué à l'affranchissement du Pérou.

Ce ne fut point cependant le Chili qui eut la gloire d'expulser les derniers Espagnols du sol américain. Cet honneur était réservé aux soldats de la Colombie et au général Bolivar. Le Pérou ne prit par lui-même qu'une assez faible part à sa propre délivrance; il n'avait pas au même degré que les autres provinces espagnoles la haine de l'étranger: trop heureux s'il eût pu échapper jusqu'au bout à la fièvre révolutionnaire qui faisait ainsi tomber l'un après l'autre les plus nobles fleurons de la couronne d'Aragon et de Castille! Il fallait laisser aux graves descendants des *pères pèlerins* de l'Amérique du Nord les institutions auxquelles les avait si bien préparés tout un siècle de vertus austères. Autre peuple, autre gouvernement. Cette race aimable, au langage emphatique et sonore, aux instincts capricieux, que l'ardeur des aventures avait conduite jusque sur le revers occidental des Andes, avait sans doute aussi, dans les desseins d'en haut, sa mission providentielle; mais je serais tenté de croire que ce n'était pas celle de fonder une république.

Quand on songe aux antipathies qui séparaient autrefois et qui séparent encore, bien qu'à un

moindre degré, la race néo-latine et la race anglo-saxonne, on a peine à comprendre que les colonies espagnoles aient pu avoir un instant la pensée d'emprunter aux États-Unis leur programme politique et leurs institutions. Peu de temps avant mon arrivée sur la rade du Callao, un tragique incident était venu manifester cette antipathie instinctive de la façon la plus frappante et en même temps la plus cruelle. L'enlèvement de la frégate espagnole l'*Esmeralda* avait vivement blessé l'orgueil et le point d'honneur castillans. L'amour-propre national ne pouvait se résigner à reconnaître dans ce brillant fait d'armes le triomphe de l'audace sur l'incurie et l'imprévoyance. La frégate anglaise l'*Andromaque* était mouillée à très-petite distance de l'*Esmeralda*, pendant la nuit où lord Cochrane avait enlevé le bâtiment espagnol. Des marins de l'*Esmeralda*, qui, après avoir déserté leur poste au milieu de l'action, étaient parvenus à gagner la terre à la nage, assurèrent que l'*Andromaque* avait servi de point de réunion aux embarcations chiliennes, que des canots anglais avaient prêté à lord Cochrane leur concours, et que c'était à l'aide des amarres qu'ils avaient fournies que l'*Esmeralda* avait pu être emmenée aussi rapidement hors de la portée des forts. La crédulité populaire accueillit avec empressement cette version. Des Anglais se virent insultés dans Lima, et le capitaine de l'*Andromaque* ne jugea pas

prudent de rester mouillé sous le canon du Callao. Il conduisit sa frégate à la hauteur de l'île San Lorenzo, et c'est là que nous le trouvâmes à notre arrivée. Le *Macedonian*, frégate américaine, était également à l'ancre près de l'*Esmeralda* le jour où lord Cochrane exécuta son coup de main. Les Américains n'échappèrent pas plus que les Anglais aux soupçons des Espagnols. Le lendemain même, un de leurs canots ayant voulu communiquer avec la terre, fut invité par la garde du fort Saint-Philippe à ne point accoster. L'officier qui commandait l'embarcation ne tint aucun compte de cet avis. A peine eut-il mis pied à terre qu'il fut assailli par une multitude furieuse. Des soldats espagnols firent de vains efforts pour le sauver: il tomba victime de son imprudence, et avec lui périrent les seize hommes qui montaient le canot du *Macedonian*.

Si je ne me trompe, ce qui peut expliquer ces terribles haines de races, c'est moins le souvenir de longues guerres et d'antiques querelles que la différence même des tempéraments. Le sang latin est prompt à s'émouvoir. Le flegmatique dédain que l'habitant du nord oppose à ses enthousiasmes comme à ses emportements l'irrite et l'humilie. Il devine sous cette enveloppe épaisse dont son esprit se raille une force morale qu'il ne peut s'empêcher d'envier, mais dont il ne veut pas subir le joug. C'est encore Abel et Caïn. Il ne faut qu'une funeste

inspiration pour les mettre aux prises. Peu aimés des Chiliens, auxquels ils ne marchandaient pas cependant leurs secours, les Anglais ne rencontraient au Pérou qu'éloignement et méfiance; mais la prétention des Anglais n'est pas, on le sait, de se faire aimer. *Oderint dum metuant*, telle a été de tout temps leur devise. Malgré la haine dont on payait leurs allures hautaines, ils avaient déjà fait passer une partie de l'argent du Pérou dans les coffres de la banque de Londres. On ne citait pas en 1821 un seul navire anglais de guerre ou de commerce qui eût quitté l'océan Pacifique sans emporter en Europe des sommes considérables. Ainsi, dans la mer du Sud comme ailleurs, le commerce britannique s'était assuré déjà le premier rang; mais je ne croyais pas impossible, grâce aux sympathies qu'on nous témoignait, de le lui disputer.

CHAPITRE XV.

La Colombie et les États-Unis en 1821. — Le retour d'une campagne dans la mer du Sud.

Le 4 février 1821, comme j'en avais prévenu le général Lacerna, nous appareillâmes de la rade du Callao pour rentrer en Europe. Le 10 mars, nous doublions de nouveau le cap Horn, et le 7 avril nous entrions dans la baie de Rio-Janeiro. Une grande nouvelle nous y attendait. Le 29 septembre 1820, Mme la duchesse de Berri avait donné au roi, à la famille royale et à la France ce prince dont la naissance, assurant l'avenir, eût pu être le gage d'une réconciliation durable entre tous les partis. Malheureusement les partis ne se réconcilient pas, si ce n'est pour travailler à la ruine de ce qui existe. Le sentiment monarchique n'était pas seulement éteint en France, il menaçait de s'éteindre en Europe. Les premiers mots que me dit le roi Jean VI, lorsque j'eus l'honneur de lui être de nouveau présenté, furent ceux-ci : « Les affaires de cette grande

ville vont mal, monsieur l'amiral, c'est comme partout. »

Rien ne dénonçait cependant à Rio-Janeiro une bien sérieuse agitation: le roi, par des réformes administratives, s'était efforcé d'endormir l'esprit révolutionnaire; mais les provinces du Brésil avaient de constantes communications avec le Portugal, et pour le Portugal l'exemple de l'Espagne avait été contagieux. Le peuple et l'armée exigèrent une constitution. D'une constitution à une abdication il n'y a qu'un pas. Dès que la confiance a cessé d'exister entre le souverain et les sujets, la retraite est généralement le parti le plus sage; elle est toujours le parti le plus sûr. C'est ce que pensa le bon roi Jean VI, fort peu soucieux de jouer le rôle de Charles Ier ou celui de Louis XVI. Le 22 avril, un décret nomma le prince royal don Pedro lieutenant général du royaume du Brésil, et trois jours après Sa Majesté Très-Fidèle s'embarquait à bord du vaisseau qui portait son nom. La reine l'y avait précédé avec toute la cour. La flotte portugaise mit à l'instant sous voiles et fit route pour Lisbonne. La séparation du Brésil et du Portugal se trouvait accomplie.

Ce grave événement semblait clore ma campagne. Parti de Rio-Janeiro le 5 mai, je ne m'arrêtai que quelques jours à Bahia. Il ne me restait plus qu'à toucher aux Antilles avant d'opérer mon retour en France ; mais, arrivé à la Martinique, j'y appris que

la lutte qui se poursuivait avec acharnement sur la côte de Colombie entre les royalistes et l'armée de Bolivar avait mis en péril la sûreté de plusieurs de nos bâtiments de commerce. Après en avoir conféré avec le gouverneur de la Martinique et le contre-amiral qui commandait alors la station des Antilles, je me décidai à me porter devant la Guayra et Puerto-Cabello pour y faire respecter le pavillon du roi. Je devais longer ainsi la côte ferme, remonter ensuite au vent de Saint-Domingue, suivre toute la côte septentrionale de cette île, passer de là entre la Jamaïque et l'île de Cuba, toucher à la Havane, et me diriger de ce point vers les côtes des États-Unis, dernière étape d'où je partirais complétement ravitaillé pour traverser l'Atlantique.

Dans les premiers jours de juillet, j'arrivai en vue de la Guayra. Bien que le pavillon espagnol y flottât encore, la situation de la garnison était désespérée. Bolivar venait de gagner la bataille de Carabobo sur les généraux La Torre et Moralès; il les avait contraints à se réfugier dans Puerto Cabello et, avec un corps de quatre mille hommes, avait investi la Guayra. Il tenait renfermés dans cette place, qu'avaient abandonnée ses habitants, le colonel Pereyra et neuf cents soldats espagnols. Depuis deux jours, cette malheureuse garnison n'avait eu pour toute nourriture que quelques cannes à sucre. La vue du drapeau français rendit un peu d'espoir aux

assiégés. Le colonel Pereyra me fit dire qu'il était résolu à s'ensevelir sous les décombres de la place avec ses Indiens et ses nègres, si l'ennemi ne les recevait pas à merci, mais qu'il me suppliait de sauver les Européens, pour lesquels le vainqueur serait sans pitié. Il fallait prendre une prompte résolution : les Espagnols n'avaient plus de munitions, la plupart des canons de la place étaient encloués, et une attaque de vive force pouvait avoir lieu d'un instant à l'autre. Cette attaque aurait eu facilement raison de soldats exténués de fatigue et mourant d'inanition. Pouvais-je cependant venir aussi ouvertement au secours de l'armée royaliste ? La soustraire aux conséquences inévitables de sa défaite, n'était-ce pas frustrer le vainqueur et manquer à la rigoureuse neutralité qui m'était prescrite ? Je n'hésitai pas longtemps ; je connaissais trop bien le caractère impitoyable des guerres civiles. Si je rejetais la prière de ces braves soldats, je les livrais à une mort certaine. A aucun prix, je n'aurais voulu souiller mon nom d'un pareil refus. Cependant, avant de prendre un parti dont je ne me dissimulais point la gravité, je voulus essayer de concilier ce qu'exigeaient le soin de mon honneur et le respect du droit international. Je songeai à faire appel aux sentiments élevés que la voix publique prêtait au général Bolivar. Mon espoir ne fut pas déçu. J'avais fait demander au général de consentir à l'em-

barquement des troupes espagnoles sur les bâtiments de ma division, prenant de mon côté l'engagement de ne débarquer ces troupes qu'à Puerto Cabello. Dès le lendemain, le colonel don José Pereyra recevait du libérateur, général en chef, président de la république de Colombie, cette courte dépêche : « Par considération pour les vaillantes troupes que vous commandez, j'adhère aux articles de la capitulation que vous avez arrêtée de concert avec les officiers de la division française. Je l'approuve dans toutes ses parties, et j'espère qu'en exécution de cette convention, la place de la Guayra sera remise dans deux heures aux armes de la République. »

Informé sur-le-champ de l'issue presque inespérée d'une négociation si délicate, j'envoyai mon premier aide-de-camp à terre pour qu'il s'entendît avec le colonel Pereyra sur les moyens d'activer autant que possible l'évacuation de la ville et l'embarquement des troupes. Je chargeai en même temps cet officier de porter mes remercîments au général Bolivar. « C'est à moi, répondit le général, de remercier et de féliciter M. l'amiral. La conduite qu'il a tenue en cette circonstance est un témoignage irrécusable des loyales intentions de la France. Il m'a fourni en même temps l'occasion de prouver au monde, et en particulier à l'Espagne, que nous ne faisons pas la guerre en barbares. Le colonel

Pereyra est un excellent militaire qui défend avec une constance incroyable une cause injuste et perdue. Je lui ai accordé une capitulation qu'il ne pouvait raisonnablement espérer; je la lui ai accordée parce que je suis sûr qu'il se fût défendu jusqu'à la dernière extrémité. C'eût encore été du sang inutilement répandu. Nous devons tous les deux à M. l'amiral de l'avoir épargné. »

Je trouvai, je l'avoue, une véritable grandeur dans ces paroles, et je ne pus m'empêcher de me sentir honoré de l'opinion flatteuse que le président de la république colombienne voulait bien exprimer sur mon compte. Bolivar n'était plus alors un chef de partisans, soutenant avec plus ou moins de succès une lutte factieuse contre l'autorité de son roi légitime : c'était un général illustre, salué par ses compatriotes du nom de libérateur et cité dans l'Europe entière comme le plus vaillant champion de l'indépendance américaine. Bolivar n'occupera pas dans l'histoire le même rang que Washington. L'histoire tient moins compte aux héros des vertus qu'ils ont déployées que des œuvres qu'ils ont accomplies. Fonder un État dont les destinées pussent marcher de pair avec celles de l'Union américaine ne pouvait être l'œuvre d'un seul homme; il y eût fallu le concours d'un peuple; mais pour donner le jour à ces chétives républiques du nouveau monde, que le moindre souffle pouvait éteindre et qu'une anarchie

périodique n'a cessé d'ébranler, pour les préserver d'une dissolution immédiate, pour les défendre contre l'ennemi étranger, les protéger contre l'ennemi intérieur, Bolivar dépensa peut-être plus d'énergie, plus de ressources, plus d'abnégation et de magnanimité que l'heureux fondateur des États-Unis. Il fut, lui aussi, un grand homme de Plutarque.

Avant de quitter la Guayra, je réclamai la protection du Libérateur pour le commerce français dans les villes qui dépendaient déjà de son gouvernement, ou que le sort des armes ferait tomber en son pouvoir. « Vous pouvez, me fit-il répondre, assurer M. l'amiral que le commerce français ne sera nulle part aussi protégé que dans la république de Colombie. Nous avons dernièrement pris deux fois Caracas, la ville la plus attachée à l'Espagne. Aucun désordre n'y a eu lieu, même envers les Espagnols. Que ferons-nous donc pour une nation qui donne en ce moment au monde dans notre guerre de famille un si bel exemple de neutralité! »

Le 4 juillet, à dix heures du matin, les troupes espagnoles qui occupaient la Guayra s'acheminèrent vers la plage. Les canots de la division française étaient prêts à les recevoir. L'embarquement ne put s'effectuer qu'avec les plus grandes difficultés. La mer déferlait violemment sur le rivage. Nos canots n'auraient pu s'en approcher sans courir le risque

d'être engloutis ; ils durent rester mouillés en dehors de la barre. Les malheureux Espagnols, pour atteindre ces embarcations, étaient forcés de s'avancer dans l'eau jusqu'aux épaules; des femmes mêmes, épuisées par les affreuses privations qu'elles venaient de subir, se voyaient réduites à cette cruelle nécessité. C'était un spectacle à la fois touchant et douloureux. A une heure, il ne restait plus à terre que le colonel Pereyra et quelques officiers. Un canot que j'avais fait réserver pour eux les conduisit à bord du *Centaure*. Leur mâle physionomie s'éclaira d'un rayon de joie quand ils reconnurent, rangées en faisceaux, les armes de leurs soldats, que, malgré l'état de la mer, nous étions parvenus à sauver.

Je ne me rappelle pas sans émotion les sentiments généreux que manifesta dans cette circonstance le brave équipage du *Centaure*. Transis de froid, pouvant à peine se soutenir, les Espagnols étaient montés à bord de notre vaisseau dans un état de détresse et de dénûment qui ne rappelait que trop toutes les souffrances qu'ils venaient d'endurer. Ils y étaient à peine depuis quelques minutes qu'il eût été difficile de les distinguer de nos matelots. Chacun s'empressant à l'envi autour d'eux, ils s'étaient trouvés en un clin d'œil débarrassés de leurs haillons humides et enveloppés dans de chauds vêtements. C'était à qui de nos jeunes marins viendrait le premier au secours de ces vieux militaires, la plupart

blessés ou couverts d'honorables cicatrices. Le matelot français a souvent la malice, mais il a aussi la sensibilité et la candeur d'un enfant.

Après l'évacuation de la Guayra, le général Bolivar y fit son entrée, et le pavillon colombien fut à l'instant arboré sur la citadelle. De mon côté, je fis signal à la division de mettre sous voiles, et je me dirigeai vers Puerto Cabello. Nous étions le lendemain mouillés devant ce port. Le vice-roi du Mexique et celui de la Nouvelle-Grenade y étaient arrivés le jour même où nous sauvions la garnison de la Guayra. Je rencontrai ces grands personnages réunis chez le général La Torre. J'obtins d'eux de tristes détails sur l'état des affaires de l'Espagne, dans cette partie de l'Amérique. L'armée royale, forte à peine de quatre mille hommes, était complétement découragée. Un envoyé de la république était venu à Puerto Cabello offrir un armistice, et Bolivar lui-même était attendu dans peu de jours à Valencia, où l'on espérait que la paix pourrait se conclure. Depuis huit ans, l'Espagne épuisait dans cette lutte inégale ses armées et ses trésors. Le moment était venu de céder à l'ascendant du Libérateur.

Je n'avais aucun motif pour m'arrêter devant Puerto Cabello; j'en repartis aussitôt que j'eus mis à terre la garnison de la Guayra. Ainsi que j'en étais convenu avec le gouverneur de la Martinique,

je visitai, sans toucher sur aucun point, toute la côte septentrionale de Saint-Domingue. Il m'était prescrit de ne pas inspirer d'inquiétudes au gouvernement du président Boyer, avec lequel on songeait dès lors à s'entendre. Je revis ainsi le cap Français et le môle Saint-Nicolas, où les forts et la ville me parurent également abandonnés. Partout des ruines, partout des rades désertes, telles étaient les œuvres que me présentait à chaque pas le fatal génie de la révolution.

Arrivé à La Havane, je retrouvai des gens auxquels l'exemple de tant de maux n'avait rien appris. Fatigués des entraves que l'Espagne mettait à leur commerce, les habitants de Cuba auraient voulu, eux aussi, secouer le joug de la métropole et proclamer leur union avec le Mexique. Aujourd'hui c'est dans l'annexion des États-Unis que les mécontents ont mis leur espoir. Tout n'est point parfait sans doute dans l'administration coloniale de l'Espagne, mais il faut que des abus soient bien graves et bien profondément odieux pour n'être pas encore préférables aux inévitables conséquences d'une émancipation violente. L'île de Cuba, sous ce joug qu'elle songe à répudier, a vu dépérir à côté d'elle la Jamaïque pendant qu'elle devenait la rivale de Java. Pourquoi donc vouloir échanger cette prospérité qui ne fait que s'accroître contre le vain mirage d'une situation meilleure? C'est ainsi que

parlent les sages; par malheur, la philosophie des peuples leur a depuis longtemps enseigné une autre logique. L'ivresse hébète les sens; l'ivresse abrége la vie. Faut-il donc pour cela renoncer au plaisir de s'enivrer? L'homme, cet être raisonnable dont se rit si tristement le poëte, a besoin d'un excitant nerveux, vin, alcool, opium, ou changements politiques. Vous le trouverez toujours de l'avis du chantre de *Don Juan :*

And the best of life is but intoxication.

Le 4 août, nous adressâmes nos derniers adieux à cette race passionnée, si pleine de grandeurs et de contrastes, qui a conquis la moitié du nouveau monde, qui, après l'avoir dépeuplé, l'a couvert de cités florissantes, et qui, depuis trente ans, ne sait plus y entasser que des ruines. Nous franchîmes le canal de Bahama, et nous nous dirigeâmes vers des rivages où nous attendaient un autre peuple, d'autres mœurs et de nouvelles leçons. Le 26 août 1821, nous étions sur la rade de Staten Island, dans la baie de New-York. Quel magnifique spectacle présentaient alors les États-Unis! Comme tout y respirait le bien-être et la liberté, mais le bien-être honnête, la liberté décente! La prospérité publique n'y cachait pas les hideux ulcères de nos vieilles monarchies; le corps social tout entier était sain et robuste; des mœures pures, un esprit pro-

fondément religieux et l'amour du travail avaient consolidé dès le principe les institutions naissantes. Je venais de passer près de quatorze mois au milieu de populations qui ne connaissaient plus aucun frein et n'obéissaient qu'au caprice du moment, qui, misérables jouets de quelques chefs de bandes, se croyaient libres parce qu'elles pouvaient périodiquement changer à leur gré de tyrans. Ici au contraire je pouvais admirer l'activité féconde d'un grand peuple qui, justement fier d'avoir secoué toute entrave, avait su régler lui-même ses volontés et discipliner ses passions. Longtemps encore après être rentré en France, je racontais avec enthousiasme les merveilles dont mon séjour sur la rade de New-York m'avait rendu témoin : ces bateaux à vapeur qui déjà se croisaient en tout sens sur la rade, ces immenses navires de commerce accourant vers New-York des quatre coins du monde ; cette multitude toujours occupée, où pas un citoyen ne portait la livrée de la misère ; ces paysans qu'une carriole élégante transportait au marché, et qu'en tout autre pays j'aurais pris pour des *dandies* allant à leurs plaisirs, ou pour des négociants allant à leurs affaires ! Ce dernier trait du mobile tableau qui passait chaque jour sous mes yeux était celui qui me frappait le plus. Je ne pouvais m'empêcher de comparer dans ma pensée ces heureux campagnards aux Celtes à demi-sauvages de notre pauvre

Bretagne. Je me demandais quelle barrière avait pu arrêter chez nous la marche de la civilisation, et quel véhicule si puissant en avait hâté les progrès de l'autre côté de l'Atlantique. « La liberté! » étais-je quelquefois tenté de me répondre; mais la liberté a des fruits différents suivant le sol qui en reçoit le germe. Il n'est point vrai d'ailleurs que ce soit la liberté seule qui ait fait la grandeur des États-Unis. Cette grandeur, il la faut bien plutôt attribuer à la salutaire pratique des rigides devoirs qu'impose un sévère christianisme. Les Américains du nord ont été jusqu'ici guidés par la nuée lumineuse qui conduisait les Hébreux dans le désert. Que leurs croyances s'émoussent, et nous verrons comment ils supporteront cette dangereuse possession de soi-même, qui est le grand écueil des individus et des peuples! Le peuple américain n'a point connu d'enfance. Il est né avec la sagesse de l'âge mûr; mais depuis quelques années, peut-être trop de sang étranger est-il venu se mêler à celui de la vigoureuse génération qui avait hérité des vertus d'un autre âge. En plus d'une occasion déjà, la voix des aventuriers a pu étouffer celle des descendants de Franklin et de Washington. Ce n'est plus tout à fait là, je le crains, l'Amérique que j'ai connue. Peu m'importe que cette grande et active nation continue de s'ouvrir des horizons nouveaux, peu m'importe qu'elle abaisse les montagnes, qu'elle défriche les

forêts, qu'elle joigne les océans. Je ne me laisserai pas éblouir par ces prodiges. Les Américains sont devenus trop turbulents pour moi. Je les admire encore, j'ai cessé de leur porter envie.

Nous avions jeté l'ancre devant New-York le 26 août 1821; j'en partis le 12 septembre. Un secret pressentiment me disait de me hâter. J'avais cependant abrégé autant que possible chacune de nos relâches. Les yeux et le cœur constamment tournés vers la France, je comptais avec impatience les jours qui m'en séparaient. Je n'arrivai au port que pour recueillir le dernier soupir de ma femme. Il est des douleurs qu'on profane en les racontant. Je n'oserais d'ailleurs arrêter ma pensée sur les angoisses de ce cruel retour. Tout ce que je puis dire, c'est qu'à partir de ce moment, mon existence a été brisée. Si j'ai survécu à un deuil aussi profond, c'est que j'avais à remplir un devoir que la douce compagne de ma vie ne pouvait plus partager avec moi. Je ne voudrais point m'exposer à décourager de généreuses vocations. Il ne faut pas cependant qu'on ignore les poignantes épreuves qui attendent trop souvent le marin. Si une humeur hardie vous entraîne vers cette rude profession, s'il vous faut à tout prix courir à la poursuite des rêves de votre enfance, je ne vous en détourne pas, entrez dans la carrière où mes cheveux ont de bonne heure blanchi; mais portez-y, jeunes gens, de sérieuses

pensées, car là plus qu'ailleurs, je vous en préviens, vous aurez à pratiquer la religion du sacrifice.

Malgré les douloureux souvenirs que m'a laissés cette campagne dans la mer du Sud, je ne la considère pas moins comme une des plus intéressantes que j'aie faites. L'émancipation des États américains et l'abolition de la traite ont marqué une étape nouvelle dans l'histoire de l'humanité; elles ont clos à jamais l'ère des exploitations coloniales et leur ont substitué le bienfait des échanges volontaires. L'Angleterre, plus d'un économiste en a fait la remarque, n'a point eu à regretter l'affranchissement des États-Unis. Le commerce, dans cet événement, a gagné tout ce que semblait perdre la politique. Si l'on en excepte l'Inde, où les conditions trop âpres de la conquête tendront nécessairement à se modifier, on peut dire que les colonies anglaises n'ont plus à revendiquer qu'une bien faible part dans la prospérité du Royaume-Uni. Le commerce international est la mine féconde, l'intarissable trésor où, depuis près de soixante ans, nos voisins vont incessamment puiser leurs richesses. Ainsi que nous commencions à le reconnaître dès 1820, c'est l'art de fabriquer, d'acheter et de vendre qui a donné naissance à cette puissance colossale, dont le développement ne cache point d'autre mystère que celui du travail opiniâtre uni à la sagacité commerciale et à la longue habitude des grandes transactions.

Si le temps des colonies est passé, la prépondérance qu'ont su prendre les négociants anglais sur la plupart des marchés étrangers où nous les rencontrons peut bien être pour nous un sujet d'émulation; elle ne saurait être un motif de découragement. Il n'est point aujourd'hui de terrain où la France ne puisse accepter hardiment la rivalité de l'Angleterre. Nous l'avons vue porter dans les arts de la paix la rapidité de conception, l'ardeur d'exécution, la *furie* en un mot, qui la rendent si redoutable sur les champs de bataille. Dans quel autre pays l'industrie a-t-elle pris, depuis 1815, un si soudain et si miraculeux essor? A quelle autre contrée chaque année de paix a-t-elle aussi merveilleusement profité? Bien que les expéditions lointaines aient eu de tout temps le fâcheux privilége d'effrayer notre audace, nous n'en avons pas moins su prendre de bonne heure notre place sur les marchés nouveaux que l'indépendance proclamée par les colonies de l'Amérique du sud ouvrait, en 1820, aux entreprises de l'Europe. Même au delà du cap Horn, nous avons donc, depuis près d'un demi-siècle, de sérieux intérêts à surveiller, nous y avons surtout de précieux germes à fomenter et à faire éclore.

Je ne veux pas me défendre d'une prédilection secrète pour des relations que j'ai, dans une certaine mesure, contribué à fonder : je ne m'exagère point

assurément la portée de mon intervention en cette circonstance; mais je puis me rendre la justice que j'ai été un des premiers à pressentir et à signaler les conséquences économiques des événements qui s'étaient accomplis, pour ainsi dire, sous mes yeux. Le rapport qu'au retour de cette campagne j'adressai au baron Portal fut de la part du cabinet français l'objet d'un examen aussi bienveillant qu'attentif. Le développement de nos intérêts commerciaux était alors la grande question du jour. C'était, on doit s'en souvenir, l'objet avoué de notre ambition, le thème favori des méditations des ministres, et, qu'on me passe l'expression, le *hobby horse* de l'époque. Lorsqu'on songe à la situation que nous avaient faite vingt-deux années consécutives de guerre, il y aurait de l'ingratitude à méconnaître la tendance bienfaisante de ces préoccupations pacifiques. Jusqu'à son dernier jour, la Restauration, accablée sous le poids des gloires et des malheurs d'un autre règne, a vainement cherché à réconcilier la France avec le passé et à se réconcilier elle-même avec l'avenir; il faut rendre du moins hommage à ses efforts. Non contente de ranimer notre industrie mourante, de rouvrir à notre navigation marchande tous les ports dont une influence hostile l'avait exclue, elle ne se lassait point, avec un budget bien réduit, d'aller chercher, jusqu'au delà des caps que notre pavillon ne savait plus doubler, des débouchés

nouveaux pour les richesses naturelles de notre sol, des marchés inexploités pour les produits de nos manufactures. Elle espérait nous désabuser ainsi des grandeurs de la guerre et nous apprendre à aimer les douceurs de la paix; mais la paix doit être autre chose que le loisir et le bien-être matériel des peuples. Sans quelque œuvre émouvante à laquelle une grande nation trouve à s'attacher, on peut être certain que l'oisiveté sera pour elle une mauvaise et dangereuse conseillère.



CHAPITRE XVI.

Une escadre d'évolutions en 1824.

A mon retour de la mer du Sud, je pus observer un spectacle nouveau pour moi, la marine française employant à d'utiles travaux quelques années de paix qui me rappelaient combien de jours moins calmes j'avais déjà traversés. Involontairement je rapprochai dans ma pensée mes humbles destinées de celles de tous mes frères d'armes. Que de péripéties, d'épreuves, de souffrances morales pour notre pauvre marine dans l'espace de moins d'un demi-siècle ! L'intérêt de ces grands contrastes sera mon excuse, si j'interromps par quelques réflexions le cours d'un récit qui touche d'ailleurs à sa fin.

On n'a pas oublié peut-être à quelle époque et sous quels auspices a commencé ma carrière. Je quitte la France en 1791 pour aller chercher, au milieu d'archipels inconnus, les traces ou les débris de l'expédition de La Pérouse. Je laisse derrière moi

une marine fortement constituée, un matériel imposant, un corps d'officiers que l'Angleterre nous envie, des matelots, des canonniers, rompus au service des escadres et à celui des navires de guerre, une flotte, en un mot, telle que la monarchie française n'en a pas encore possédé. Je revois mon pays après cinq ans d'absence; cette flotte a disparu, je ne retrouve plus ni les hommes ni les choses. A la faveur d'une situation plus stable, une nouvelle flotte se forme; elle met quinze ans à grandir. Survient une autre tempête qui la disperse. Cette fois une sombre lassitude semble avoir gagné tous les cœurs; nous sommes sur le point d'abdiquer définitivement le rôle de puissance maritime. Nous reprenons cependant courage. L'étranger s'éloigne, les exilés et les vaincus se rapprochent. Nos finances suffisent à tout: elles soldent notre paix avec l'Europe, notre paix avec les compatriotes que nous avions dépouillés; elles nous donnent même le moyen de refaire une marine, tant cette France est féconde, tant ses flancs généreux sont inépuisables! Nous devions croire notre avenir à jamais assuré, quand une troisième, une quatrième crise, comme un fléau inévitable et périodique, viennent nous apporter encore des inquiétudes, encore des menaces. Pourtant notre marine surnage, mes derniers regards auront contemplé la seule flotte qui pût me rappeler celle que j'admirais au début de ma car-

rière. Croit-on que les incertitudes dont nous ne pouvions, on le comprendra, demeurer les témoins indifférents n'aient pas été de nature à paralyser souvent nos efforts? Croit-on que nous n'eussions pas marché d'un pas plus ferme vers le but que nous voulions atteindre, si nous avions pu nous dire que, tant qu'il y aurait une France, il y aurait une marine française?

L'absence d'un programme nettement posé me paraît expliquer suffisamment les périlleuses expériences dont nous avons eu, en trop d'occasions, à souffrir. Dès qu'on sait où l'on veut arriver, on s'applique naturellement à ne pas faire de détours inutiles. Si au contraire on erre à l'aventure, on ne craint pas de changer à chaque instant de sentier. Ce qui nous a manqué, c'est donc l'intime conviction que nous ne pouvions pas vivre sans marine. Telles sont les difficiles conditions sous le poids desquelles chacun de nos gouvernements a dû poursuivre depuis 1815 la réorganisation de notre puissance maritime. La Restauration, qui héritait d'une situation obérée, devait, avant tout, s'occuper d'introduire la plus stricte économie dans nos dépenses. Le gouvernement de juillet avait à rétablir dans la flotte les traditions militaires qu'une confiance trop prolongée dans la paix eût fini par mettre en péril. La mission du second empire était d'opérer dans le matériel naval les surprenantes transformations

que les deux autres gouvernements n'avaient pu que prévoir.

Fidèle à son rôle réparateur, la Restauration sut prolonger indéfiniment la durée de ce matériel, dont le dépérissement rapide était un sujet incessant d'affliction pour les économistes. Au lieu de lancer les navires dès qu'on les avait construits, elle les conserva inachevés sur les cales; elle les couvrit de toitures, laissa l'air circuler à travers les bordages et accumula ainsi les richesses que nous avons vu ses successeurs utiliser. A flot, un bâtiment devait être refondu au bout de douze ou quatorze ans, renouvelé au bout de dix-huit ou de vingt; sur les chantiers, il pouvait survivre à des générations d'ingénieurs. Le gouvernement de juillet ne rejeta pas complétement cette salutaire pratique; moins assuré de la paix, il voulut cependant avoir dans ses arsenaux une marine plus promptement disponible que celle dont la Restauration se trouvait satisfaite. La flotte commença donc à descendre des chantiers, et peu après à sortir des arsenaux. Ce fut alors qu'on put procéder sérieusement à l'application des idées d'ordre, de discipline intérieure, d'instruction militaire, que nous avions puisées dans la fréquentation habituelle de nos anciens rivaux. Sur certains points, nous dépassâmes bientôt ceux que nous avions pris pour modèles. Notre esprit méthodique brilla en cette occasion de tout son lustre. Tout ce

qui peut s'acquérir par de bonnes et sages dispositions, par un judicieux arrangement du personnel et du matériel placés sur un navire, nous l'obtînmes en très-peu de temps. Nous ne restâmes inférieurs que sur les points où la méthode est insuffisante, où l'instinct du métier ne se remplace pas. L'organisation de nos escadres date de cette époque. Depuis lors, nous n'y avons rien ajouté.

Avec la fin de l'année 1851 apparut le vaisseau à vapeur, dont la construction avait été décidée sous la monarchie de juillet. Ce fut le dernier coup porté au système conservateur que la Restauration avait fait prévaloir. Dans un vaisseau à vapeur, la coque en effet ne tient pas le premier rang; elle n'est plus que le boîtier dans lequel on enferme les rouages compliqués de la montre. Il faut de toute nécessité mettre cette coque à l'eau pour monter, ajuster, essayer la machine. A l'instant, le dépérissement s'en empare, et le fonds de renouvellement de la flotte reprend de prime abord sa ruineuse importance. Coque, agrès, chaudières, menus objets d'armement, tout s'use, se détériore, exige un entretien coûteux, et finit cependant, au bout de dix-huit ou vingt ans, par disparaître. Ce n'eût été rien encore si à l'entretien et au renouvellement ne fût venu s'ajouter un genre de dépenses que la Restauration ni le gouvernement de juillet n'avaient jamais connu : je veux parler des transformations. La flotte à voiles, on l'a

déjà pressenti, fût devenue inutile, si on n'eût pu la transformer. Pour ne pas rebuter complétement l'ancien matériel, des navires ont été allongés par le milieu, d'autres par l'avant, presque tous par l'arrière, un certain nombre enfin par le milieu et par les deux extrémités. A l'aide de ces changements, tout vaisseau qui n'était pas hors d'âge a pu trouver sa place dans la flotte nouvelle. Mais voici qu'une troisième marine vient soudain détrôner celle que nous achevons à peine de construire. Après avoir scié en deux nos bâtiments pour leur donner la force de porter une machine, il faudra leur retrancher un ou deux étages pour leur donner la faculté de porter une cuirasse. Nos bassins se trouvent aujourd'hui trop étroits, notre artillerie est à réformer, nos côtes sont sans défense, et après avoir coûté à peine cinq cent mille livres du temps de Louis XIV, les vaisseaux vont coûter sept millions, en attendant peut-être qu'ils en coûtent quinze ou vingt, comme le *Great-Eastern !*

Le vertige ne vous saisit-il pas quand vous abordez ces questions? J'y découvre néanmoins, pour ma part, un symptôme rassurant : c'est la facilité qu'a montrée jusqu'ici le matériel naval à se plier aux exigences des découvertes les plus inattendues. Si je l'eusse trouvé moins souple, moins prompt à se métamorphoser, je me serais senti peu disposé à le favoriser dans son développement; mais du

moment que l'accumulation de ce matériel dispendieux n'engage en aucune façon l'avenir, du moment qu'elle constitue sous une forme essentiellement élastique et changeante des richesses réelles, je me reprocherais de jeter le moindre doute sur l'efficacité de nos sacrifices. Cependant, en présence des incertitudes auxquelles le matériel naval est en proie, on ne s'étonnera point sans doute que nous cherchions à détourner un peu l'attention du pays vers ce côté non moins important et plus intéressant peut-être de la marine, le personnel naval. Peut-être en racontant, dans ses plus intimes détails, l'existence laborieuse d'un marin, ai-je déjà réussi à faire comprendre, à ceux qui ne connaissaient encore qu'imparfaitement les exigences de notre profession, qu'une marine ne se compose pas seulement de bois, de cordages et de fer, mais qu'elle se compose avant tout d'hommes dont l'éducation réclame de longues années, et qui méritent à tous les titres les sympathies de leurs compatriotes. C'est cette pensée, cette pensée surtout, qui m'encourage à poursuivre un récit que j'avais d'abord eu l'intention de terminer avant d'arriver à une époque aussi rapprochée de la nôtre. Saurait-on bien d'ailleurs ce que peut être la vie de l'homme de mer, si l'on se bornait à l'étudier dans ces riantes années où tout est joie et soleil, où les déceptions ne laissent pas de traces, où l'avenir, comme le pré-

sent, ne semble jamais vous souhaiter que la bienvenue? C'est vers le soir de l'existence que se pressent les épreuves amères, et si mes souvenirs pouvaient donner quelque force au marin engagé dans ces luttes suprêmes, ils auraient atteint leur but.

J'ai toujours servi très-activement, j'ai rempli mes missions à la satisfaction de ceux qui m'avaient employé, et cependant, depuis le jour où l'amiral Latouche-Tréville me nomma capitaine de vaisseau, j'ai passé dans chaque grade le temps que durait alors en France une dynastie. Capitaine de vaisseau en 1803, je l'étais encore en 1816. Contre-amiral sous la Restauration, je n'ai obtenu le grade de vice-amiral qu'après la révolution de juillet. C'est qu'à partir du grade qui, dans la marine, correspond à celui de colonel dans l'armée, l'avancement, par suite de la faible proportion d'officiers généraux qui nous est octroyée, devient presque toujours d'une excessive lenteur. Sous l'Empire et sous la Restauration, où les extinctions naturelles produisaient à peu près seules des vacances dans cette partie des cadres, il fallait plus encore qu'aujourd'hui s'armer de résignation et de patience. Cependant en ces temps même, après les services que j'avais rendus et l'appréciation bienveillante qu'on en avait faite, je crois pouvoir dire que j'ai été une exception. Je ne m'en prends à personne, je n'ai

conservé d'amertume contre aucun gouvernement; mais je ne puis m'empêcher de me demander si les choses se passent tout à fait en ce monde comme au banquet de l'Évangile, et si les meilleures places y sont bien réservées à ceux qui vont modestement s'asseoir à l'extrémité de la table.

La jeunesse des marins anglais est vouée comme la nôtre à des luttes très-vives. Le patronage s'exerce en Angleterre avec une naïve franchise; il y jouit pour ainsi dire des immunités d'un droit politique. Dans l'armée, la plupart des grades s'achètent à deniers comptants; dans la marine, c'est la protection, c'est l'*interest* qui les donne. L'*interest* pour nos voisins, ce n'est pas l'injustice, c'est un moyen d'avancement légitimé par un long usage, dont personne ne rougit de se servir, contre lequel non plus personne ne proteste. Faute d'une protection suffisante, bien des officiers méritants restent en chemin; beaucoup renoncent de très-bonne heure à poursuivre une carrière ingrate. A côté de ces causes de découragement, la sagesse du législateur a mis une compensation : dès que le marin anglais a pu franchir le seuil si difficile qu'on appelle le grade de capitaine de vaisseau, il peut respirer à l'aise, son avenir est assuré. Nul de ceux qui le suivent ne le devancera; ni intrigues, ni capacité, ni héroïsme ne prévaudront contre son ancienneté. *L'escadre jaune*, c'est-à-dire une retraite déguisée, l'at-

tend, il est vrai, au bout de sa carrière, lorsqu'il n'a pu exercer pendant six, cinq ou quatre années, suivant le temps de paix ou de guerre, un commandement de son grade; mais si, capitaine de vaisseau dès l'âge de trente à trente-cinq ans, il a rempli, avant les premiers signes précurseurs du déclin, ce qu'on peut nommer ses conditions de mer, il ne dépendra que de lui d'habiter en paix les *temples sereins de la philosophie et de la sagesse.* Il pourra contempler du rivage, heureux et résigné, les glorieux travaux de ses compagnons; il craindra leurs revers, il applaudira franchement à leurs succès, car il doit être le premier à en recueillir le fruit. Lorsque l'Angleterre reconnaissante viendra décerner à sa marine une promotion d'officiers généraux, les vainqueurs le plus souvent n'auront pas conquis cette faveur pour eux-mêmes, ils l'auront méritée pour ces capitaines de vaisseau plus anciens qui n'auront eu d'autre souci que de les accompagner de leurs vœux. Gardons-nous toutefois de plaindre les vaillants champions qui combattent pour les intérêts d'un corps tout entier. Chaque promotion les rapproche de la tête de la liste; le grade supérieur ira infailliblement les y chercher. On entrevoit d'ici les nombreux inconvénients de ce système: les amiraux seront pour la plupart trop vieux, les capitaines pourront souvent manquer d'émulation, l'esprit d'indépendance abusera peut-être de garan-

ties excessives. En revanche, quelle dignité devront, sous l'empire de ces règlements, acquérir les caractères! quelle concorde devra régner dans les escadres! quelle facilité trouvera la voix du patriotisme pour s'y faire entendre! Au sentiment de l'émulation, dont je ne veux pas contester les heureux effets, on aura substitué un sentiment qui peut aussi, dans les grandes épreuves des nations, inspirer l'enthousiasme, le sentiment du devoir. Il n'est pas certain néanmoins que la France et l'Angleterre, en prenant des routes opposées, n'aient pas fait, dans l'intérêt de leur marine, le meilleur choix. Le système anglais ne serait admissible chez nous qu'avec une très-large augmentation des cadres; le grand nombre de non-valeurs qu'il tend à créer rendrait le chiffre de notre personnel plus insuffisant encore. Lorsque les désabusés, les paresseux et les invalides ont leur place gardée par un droit imprescriptible, lorsqu'ils en ont la possession assurée jusqu'au terme de leur vie, il faut bien qu'une certaine surabondance de sujets compense cet affaiblissement réel des hauts grades, et que la faculté d'exercer un choix judicieux, chaque fois qu'une mission délicate ou périlleuse se présente, ne soit plus renfermée dans de trop étroites limites.

C'est dans le grade de contre-amiral que je devais traverser la Restauration; mais c'était quelque chose

à cette époque que d'être contre-amiral. Les vice-amiraux, fort âgés pour la plupart, ne naviguaient point. Nous les avions surnommés le *camp des immortels*. S'ils s'obstinaient à ne pas nous céder la place, du moins ils ne nous tenaient pas dans l'ombre : tous les commandements importants étaient dévolus à des contre-amiraux. Sur la côte d'Espagne, à Navarin, dans le Tage, ce furent des contre-amiraux qui commandèrent. Une chance très-heureuse, un mérite exceptionnel, ou de très-longs services pouvaient seuls, en 1825, faire un contre-amiral. Aussi une énorme distance existait-elle alors entre l'officier général et le capitaine de vaisseau. Aucun calcul de probabilité ne leur laissait entrevoir, plusieurs années à l'avance, l'heure où le supérieur et le subordonné deviendraient deux collègues. Un maréchal de France peut à peine se flatter aujourd'hui de posséder le prestige dont je n'ai cessé de jouir, avec mes camarades, de 1816 à 1830. Ce prestige n'a commencé à s'affaiblir qu'après le combat de Navarin, qui, en faisant surgir de nouvelles gloires, donna du même coup naissance à une nouvelle école. Jusque-là, je n'avais pas, je puis le dire, connu un seul jour d'impatience, et, après quatorze ans de bons services, je ne trouvais pas le grade de vice-amiral trop lent à venir.

De gracieuses dépêches m'avaient été adressées, dès le retour à Brest de la division que j'avais

conduite sur les côtes de l'Amérique espagnole. « J'ai remarqué avec un plaisir bien vif, mais sans en être supris, m'écrivait le ministre, que, dans les contrées que vous avez visitées, la présence de la division sous vos ordres a fait naître l'opinion la plus favorable de la marine française. Un résultat aussi heureux de la mission dont vous étiez chargé doit être d'autant plus flatteur pour vous, qu'en plusieurs circonstances cette division avait à détruire des préventions suscitées et entretenues par l'intérêt personnel. Vous avez pris à la Guayra le seul parti qui convînt dans votre position, et qui pût concilier les droits de l'humanité avec l'obligation où vous étiez de garder la plus exacte neutralité entre les troupes espagnoles et celles de la république de Colombie. Vous avez rendu à l'Espagne le service important de sauver des soldats fidèles à leur roi, et peut-être aura-t-il suffi de ce premier exemple d'une capitulation due à votre heureuse intervention, pour rendre désormais moins cruelle une guerre qui, jusqu'alors, ne laissait aux vaincus aucun espoir de salut. »

Tel était généralement, sous la Restauration, le style des dépêches officielles, empreint d'une exquise urbanité et d'une chevaleresque courtoisie. Les ministres d'un gouvernement qui cherchait sa base dans les traditions du passé devaient être, soit par leur naissance, soit par leurs relations sociales

et le rang qu'ils occupaient dans le monde, de très-grands personnages pour des officiers de fortune, comme nous l'étions presque tous à cette époque. Le respect que nous leur accordions avait pour contre-poids la condescendance bienveillante dont ils nous honoraient. Tous ces ministres n'étaient pas sans doute ce que, sous l'ancienne monarchie, on eût appelé des grands seigneurs, mais il suffisait qu'ils le fussent pour nous, et que la politesse de leurs formes rehaussât à nos propres yeux la déférence que nous accordions à leurs ordres. Le respect n'exclut pas la dignité chez l'inférieur, il constitue même, à mon sens, la véritable dignité de l'obéissance. Nous aurions tort, je le sais, de demander à la vivacité de notre caractère national cette austère décence qui forme dans un pays voisin le fonds de la discipline sociale; la familiarité naturelle à nos mœurs exige pourtant un correctif, et ce correctif, la Restauration semblait l'avoir trouvé dans la bienséance des rapports établis entre tous les degrés de la hiérarchie officielle. On a beaucoup parlé des difficultés qui attendaient ce gouvernement; lord Wellington et le comte de Maistre avaient, en 1815, admirablement pressenti les obstacles qui, dès les premiers pas, devaient entraver sa marche. Que de ressources cependant offraient à la dynastie des Bourbons les grands noms et les grandes existences sur lesquels les frères de Louis XVI trou-

vaient à s'appuyer! Seule, depuis soixante ans, la Restauration a eu cet important secours pour fonder en France un gouvernement stable. Si elle n'a réussi à élever sur les ruines de la République et de l'Empire qu'une monarchie éphémère, je ne crois pas qu'elle en doive complétement accuser la mobilité proverbiale de notre nation. La chute de la Restauration a pu être imputée, non sans quelque apparence de raison, au malheur de son origine ; je me permettrai de l'attribuer, avant tout, à sa vertueuse et naïve ignorance des ravages qu'un demi-siècle d'incrédulité avait dû causer au sein de la société française. Le trône et l'autel ont failli s'écrouler à la fois en 1830, pour avoir imprudemment essayé de rendre solidaires deux causes qui auraient dû rester éternellement distinctes.

M. le baron Portal avait apprécié mes services avec une bienveillance qui devait assurément flatter mon amour-propre; mais j'étais en ce moment insensible à de pareilles jouissances. Tout entier au malheur qui venait de me frapper, je ne fus touché que des marques d'intérêt personnel que me donna quelques jours plus tard le ministre avec une délicatesse qui montrait bien toute l'élévation de son âme. Dès qu'il jugea que ma douleur me permettrait de supporter le voyage, M. le baron Portal voulut m'appeler à Paris. Il m'avait ménagé une audience particulière du roi Louis XVIII et de M. le duc d'An-

goulême. Le roi, qui avait lu les différents rapports que j'avais fait parvenir au ministre pendant le cours de ma dernière campagne, trouva pour m'en féliciter des expressions auxquelles assurément j'étais loin de m'attendre. Le prince, qu'en sa qualité de grand amiral les choses de la marine touchaient de plus près encore, ne se montra pas moins bienveillant. Il m'adressa, sur la perte douloureuse que je venais de faire, quelques paroles de consolation qui m'allèrent au cœur. Au sortir de cette audience, je rentrai dans ma retraite. On ne vint pas m'y troubler, et les espérances que j'avais conçues, sinon pour moi-même, au moins pour les excellents officiers qui m'avaient si bien secondé, ne tardèrent point à s'évanouir. Une crise ministérielle amena au pouvoir une nouvelle administration. Les promesses des ministres ne font guère partie de l'héritage qu'ils se transmettent : on jugea néanmoins que mon expérience pouvait être utilisée pendant les loisirs mêmes que devait me laisser l'intervalle de deux campagnes, et au mois de juillet 1822 on me confia le soin d'inspecter les quartiers de l'inscription maritime de Brest à Dunkerque. Je pus rapprocher mes observations de celles que j'avais recueillies huit ans auparavant dans une inspection semblable. Je retrouvai encore accrue cette précieuse réserve de matelots qui n'a pas sa pareille au monde. Les désastres de la République et de l'Em-

pire étaient loin de nous avoir fait une situation irréparable; il nous restait sur nos côtes, parmi ces populations qui de Dunkerque à Bayonne se livrent à la petite pêche, une excellente pépinière de marins. C'était là une ressource qu'il importait de ménager et de se conserver à tout prix, car on l'avait constamment sous la main et prête à obéir à la première sommation. » Il fallait donc, écrivais-je quelques mois plus tard au ministre, faire quelques sacrifices en faveur de braves gens auxquels on en demandait sans cesse. Si l'on voulait avoir une marine, il fallait se décider enfin à encourager sérieusement *l'agriculture de la mer.* » Le gouvernement de la Restauration était très-disposé sans doute à favoriser de pareils projets; mais c'était un gouvernement pauvre, disputant péniblement un budget insuffisant à des finances épuisées. En fait de marine, il ne put guère avoir pendant quatorze ans que de bonnes intentions. En échange du volumineux rapport que je remis au ministre, il me fut adressé une lettre de félicitations; puis ce travail, qui m'avait coûté tant de recherches et de fatigues, alla s'enfouir dans les cartons, où l'on pourra le retrouver un jour, s'il prend jamais fantaisie à quelque archéologue de l'y aller chercher [1].

1. L'inscription maritime est la clef de voûte de notre établissement naval. Ce ne sont pas, suivant moi, les charges de ce régime d'exception qu'il faudrait diminuer, ce sont les avantages

Les glorieux souvenirs de la monarchie n'en fournissaient pas moins, sous la Restauration, plus d'une

par lesquels on a voulu en atténuer la rigueur qu'il faudrait accroître. Avant l'édit de 1665 et l'ordonnance du 15 avril 1689, on ne connaissait en France d'autre moyen de former les équipages des bâtiments de la marine royale que le brutal expédient dont nous avons vu l'Angleterre faire encore usage, il n'y a pas cinquante ans. On avait recours à la *presse*. Les ports étaient fermés, les expéditions commerciales interrompues, les matelots violemment enlevés à leur utile et pacifique industrie. C'était l'enrôlement forcé complété par l'embargo. Le système dont le premier essai eut lieu en 1665, sous la direction de l'intendant Colbert du Terron, dans les provinces d'Aunis, de Saintonge et de Poitou, et dont l'application fut étendue par l'édit du 22 septembre 1668 à toutes les villes et communautés maritimes du royaume, eut pour but de concilier les exigences du service de l'État avec les besoins du commerce et les intérêts des marins. Inscrits sur des registres matricules par des commissaires nommés à cet effet, les gens de mer furent partagés en trois *classes* d'abord, en quatre plus tard, et chaque *classe* dut servir, à tour de rôle, une année sur les vaisseaux du roi, les années suivantes sur les navires marchands. Par une juste compensation des obligations imposées à ces hommes précieux dont l'État se réservait le droit de réclamer le concours jusqu'à l'âge de soixante ans, divers avantages et priviléges leur furent octroyés. L'établissement royal des invalides de la marine, destiné à récompenser les services et à soulager les infortunes des gens de mer, n'établit aucune distinction entre les titres acquis par la navigation militaire et ceux qui résultaient de la navigation sur les bâtiments du commerce. La création du système des classes dans un temps où le pouvoir du souverain ne connaissait pas de limites, fut donc avant tout une mesure paternelle. Ce fut moins le recrutement de la flotte que le bien-être des gens de mer que l'on voulut assurer.

Le décret du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) qui régit encore, sous le nom d'*inscription maritime*, l'enrôlement des matelots et des officiers mariniers, en faisant prévaloir un principe essentiellement différent de celui qu'avaient consacré les

inspiration heureuse au ministère de la marine. M. de Clermont-Tonnerre, comme son prédécesseur

ordonnances antérieures, ne fut pas inspiré cependant par des vues moins bienveillantes. Les classes, maintenues au nombre de quatre, furent composées :

La première, des célibataires.
La seconde, des veufs sans enfants.
La troisième, des hommes mariés, n'ayant pas d'enfants.
La quatrième, des pères de famille.

Ces classes ne durent plus être appelées, comme autrefois, alternativement au service. Chacune d'elles ne pouvait désormais être atteinte par la réquisition qu'après épuisement de la catégorie qui la précédait dans l'ordre des levées successives établies par le décret de brumaire.

Ce décret, si sage en apparence, donna naissance à de nombreux abus que l'ordonnance de 1835 se proposa de réformer. Revenant dans une certaine mesure aux anciens errements, l'ordonnance nouvelle rangea indistinctement sous le même niveau tous les marins inscrits, hommes mariés, veufs ou célibataires. Le temps passé au service régla seul l'ordre des appels. Ainsi, le premier ban dut comprendre les marins qui n'avaient pas encore navigué sur les bâtiments de l'État; le second ceux qui n'avaient servi que trois ans et ainsi de suite. Pour mieux assurer l'égale répartition des charges sur la totalité de la population maritime, on alla jusqu'à remplacer la *levée éventuelle* par la *levée permanente*. Les appels faits au fur et à mesure des besoins des armements n'atteignaient guère que les marins qui ne s'éloignaient jamais de leurs quartiers. Ceux qui, au lieu de pratiquer la petite pêche ou le cabotage, s'adonnaient à la navigation au long cours, trouvaient aisément le moyen d'échapper à des obligations qui leur étaient odieuses. La *levée permanente* établit entre les quartiers et les ports militaires une sorte de courant continu que l'administration conserva la faculté de suspendre ou de modérer à son gré. En principe; tout homme âgé de plus de vingt ans qui n'avait pas encore acquis de services à l'État ou qui n'avait accompli qu'un temps de service insuffi-

le baron Portal, se défendait avec soin de subir les idées des novateurs, qui ne rêvaient plus pour la

sant, dut être dirigé sur un des cinq grands dépôts militaires de la flotte, aussitôt qu'une circonstance quelconque le ramènerait au port. Il n'est aucune époque, on le voit, où l'on ne se soit efforcé d'asseoir les charges de l'inscription maritime sur les bases ou les plus bienveillantes ou les plus équitables.

Peu de matelots inscrits ont donné à la flotte depuis la paix de 1815 plus de cinq ou six années de leur existence. Ce ne serait pas assurément un tribut excessif, s'il ne s'y joignait la menace perpétuelle d'un nouvel appel. Congédié, mais non libéré au bout de trois années d'embarquement, *l'inscrit* ne s'appartient jamais. Le moindre bruit de guerre vient jeter l'alarme dans les quartiers. L'ordre de levée y apporte la consternation. Cette condition fâcheuse peut tendre à éloigner du métier de la mer des hommes vigoureux et intelligents que tant d'autres professions lucratives sollicitent. Il faut bien qu'il y ait quelque raison autre que le prix du fer et l'absence de fret national, pour que notre navigation marchande ne puisse sortir de l'état d'infériorité où la maintient sa cherté relative. Divers remèdes ont été proposés pour porter quelque adoucissement à la situation de l'inscrit maritime. Celui de la libération complète après un certain temps de service, serait le plus radical sans doute, mais il atteindrait l'institution jusque dans son essence et dans sa raison d'être. L'inscription deviendrait ainsi sans objet, ou n'en aurait plus d'autre que d'imposer bénévolement à l'État l'obligation onéreuse de faire l'éducation du matelot pour le commerce. Nous armerions nos vaisseaux avec des novices et laisserions à la navigation marchande les marins que, pendant trois ou quatre années, nous aurions mis tous nos soins à instruire. Évidemment, ce n'est point là le but que doit se proposer le législateur.

Je voudrais donc chercher ailleurs que dans cette réforme périlleuse le remède dont on nous représente sans cesse la nécessité. Pour le trouver, je m'adresserais avec confiance au budget, sachant bien que ce ne sont pas des dépenses de ce genre qui en détruiront jamais l'équilibre. Le budget de la marine peut se

France que la guerre de corsaires. Quelque restreintes que fussent les ressources de son département, il aimait à prévoir le jour où notre pays, reprenant en Europe le rang dont ses malheurs

montrer sans crainte plus généreux envers un personnel qui n'a pas abusé jusqu'ici de sa munificence, pourvu que, suivant l'heureuse expression de M. Hyde de Neuville, il fasse un peu porter *les économies sur les choses.* Il me semblerait juste que le matelot donnât à l'État, sans nulle augmentation de salaire, trois années de service, que l'État restât libre en tout temps d'en exiger davantage; mais que de fortes primes vinssent alors dédommager la famille à laquelle on enlève son soutien, l'artisan dont on a troublé l'industrie. Une mesure, qui avait quelque analogie avec celle dont je me permets d'indiquer ici la convenance, fut adoptée au mois de septembre 1840. Ne pouvant alors, vu la gravité des circonstances, autoriser le congédiement des inscrits qui avaient accompli trois années consécutives de navigation, le ministre de la marine prescrivit « d'accorder un avancement extraordinaire à tous les sujets de cette catégorie qui justifieraient une pareille faveur par leur bonne conduite. »

C'était en réalité allouer une indemnité pécuniaire à la grande majorité des matelots retenus sur nos bâtiments Mais une prime versée entre les mains du commissaire de quartier le jour même où la levée viendrait saisir pour la seconde ou la troisième fois le marin de l'inscription, aurait de bien plus heureux et de bien plus salutaires effets, que des avancements accueillis presque toujours avec découragement, ou tout au moins avec indifférence. Cette prime, dont le commissaire disposerait selon les nécessités du moment et la situation avérée de la famille, enlèverait au départ la moitié de son amertume. Le matelot appelé au service laisserait encore le deuil sous l'humble toit dont il est seul la joie et la richesse; il n'y laisserait plus avec de cruels embarras la misère. Se réserver complétement le concours de nos marins, mais payer ce concours du prix qu'on y doit mettre, voilà le seul système que j'avoue, la seule réforme à laquelle je sois prêt à me rallier.

l'avaient fait déchoir, aurait de nouveau l'ambition de posséder des escadres. Aussi M. de Clermont-Tonnerre songeait-il à entretenir chez nos officiers l'habitude des mouvements d'ensemble, à les familiariser de bonne heure avec les grandes leçons de la tactique navale. Ce fut dans cette pensée qu'une escadre d'évolutions, composée de deux vaisseaux et d'un certain nombre de frégates, fut réunie dans la mer des Antilles. La réputation qu'on voulait bien m'accorder de m'être toujours occupé avec ardeur des détails techniques de notre profession me désigna pour ce commandement. Je l'exerçai pendant dix-huit mois. Quelques officiers se souviennent peut-être encore des résultats que nous obtînmes pendant la campagne dont la mer des Antilles fut le théâtre de 1824 à 1825. La Havane vit alors pour la première fois une escadre formée en ligne de bataille entrer beaupré sur poupe dans son port. Les débouquements de Saint-Domingue, la baie de Port-au-Prince et celle de la Chesapeake, la passe dangereuse de l'Iroise, où nos onze bâtiments louvoyèrent toute une nuit sans se séparer, tous ces parages féconds en accidents, si redoutés même des bâtiments isolés, furent également témoins de la précision de nos manœuvres. Il se forma en peu de temps à cette école de très-bons tacticiens, et j'eus ainsi la satisfaction d'avoir pu, avant de clore ma carrière active, renouer la chaîne des précieuses

traditions auxquelles d'imprudents esprits pressaient la Restauration de renoncer.

On est moins étonné de la fière contenance de la marine française au début de la guerre d'Amérique, quand on la voit s'essayer six ans auparavant, dans une studieuse et instructive campagne, aux manœuvres qu'elle accomplira en mainte occasion sous le feu de l'ennemi. Le comte d'Orvilliers fut plus heureux que moi. La campagne d'évolutions à laquelle il présida, du mois de mai au mois de septembre 1772, fut le prélude d'une campagne de guerre; celle que je dirigeai dans la mer des Antilles ne devait me préparer qu'aux utiles, mais obscures fonctions qui allaient occuper les dernières années de ma carrière. Cette carrière cependant m'eût paru incomplète, si j'eusse dû la terminer sans avoir commandé une escadre. C'était la suprême satisfaction qui manquait à ma vie, le suprême enseignement qui manquait à mon expérience. La vie d'escadre est pour le marin ce qu'est pour le soldat la vie des camps. Supprimez-la, vous n'avez plus de traditions, plus d'unité ni d'uniformité dans le service. L'inspiration plus ou moins heureuse de chaque capitaine devient la seule loi. Où vous aviez mis l'ordre et la lumière, le caprice individuel ramène le chaos. « Les campagnes isolées, écrivait d'Orvilliers la veille du combat d'Ouessant, peuvent former des marins; elles ne forment

point d'officiers. » Il faut en effet la réunion de plusieurs navires pour qu'on puisse étudier la science des mouvements d'ensemble, et s'exercer à ces manœuvres délicates dans lesquelles la moindre faute a sa gravité. Les évolutions navales apprennent à penser vite et à ordonner promptement. Pour y jouer convenablement son rôle, il faut avoir acquis par une longue et journalière pratique cet aplomb, ce coup d'œil, sans lesquels on a vu trop souvent, quand des masses menaçantes couraient avec la rapidité de la foudre à l'encontre l'une de l'autre, les plus fermes cœurs se troubler et défaillir. Aussi n'est-ce que dans les escadres que les officiers se classent définitivement, que les fausses réputations s'écroulent, que les renommées légitimes se consolident. Sous l'ancienne monarchie, on attachait le plus grand intérêt aux notes confidentielles que l'amiral en chef était tenu d'adresser au ministre aussitôt qu'il avait ramené ses vaisseaux au port. La guerre de 1778 a merveilleusement ratifié les appréciations qu'avait inspirées au comte d'Orvilliers sa campagne de 1772 [1]. J'ai assez vécu

1. Je ne crois pas sans intérêt de reproduire ici quelques-uns des jugements les plus remarquables portés en 1772 par ce grand tacticien.

« *Duchaffault, chef d'escadre.* — Est bien au-dessus de mon suffrage. Je désire avoir mérité le sien.

« *Comte de Grasse, capitaine de vaisseau commandant* l'Isis. — C'est le capitaine de l'escadre qui a le mieux manœuvré, et

pour voir les événements se charger également de confirmer sur presque tous les points les opinions que j'émettais en 1825. Les officiers que je signalai alors à la bienveillance du ministre sont presque tous arrivés aux premiers rangs de notre marine. Les uns en sont encore l'honneur; les autres, enlevés prématurément aux glorieuses destinées qui

quoique sa frégate soit très-inférieure en qualités, il a néanmoins donné à ses manœuvres toute la précision et le brillant possibles. Ses abordages fréquents dans la campagne semblent demander quelque chose de plus parfait à son coup d'œil; mais ils prouvent sa sécurité à approcher les vaisseaux. Lorsque le roi me confiera des escadres, je choisirai toujours des capitaines qui préféreront les risques d'un abordage à l'abandon de leur poste et à la certitude de faire manquer un mouvement. Quoi qu'il en soit de cette façon de penser, qui sûrement ne sera pas générale, il n'en résulte pas moins que le comte de Grasse est un capitaine de la première distinction, fait pour être officier général et bien conduire les escadres et armées du roi.

« *De La Motte-Piquet, capitaine de vaisseau commandant* le Cerf-Volant. — C'est le seul qui puisse disputer à M. le comte de Grasse la plus grande attention à tenir son poste et à manœuvrer avec précision. Il a tiré tout le parti possible de son très-mauvais bâtiment. Des généraux seraient sans excuse de ne pas entreprendre les plus grandes choses avec des capitaines d'un pareil mérite. » (Archives de la marine. Dossier d'Orvilliers.)

Ne pressent-on pas à la lecture de ce curieux document le noble concours que le comte Duchaffault devait, dans la journée d'Ouessant, prêter à d'Orvilliers, l'esprit entreprenant dont le comte de Grasse allait bientôt faire preuve sur les côtes d'Amérique, aussi bien que les fautes que ce brave officier général était destiné à commettre dans la mer des Antilles; le rôle enfin si éminemment glorieux que l'avenir réservait à celui qui s'était, dès 1772, montré le seul rival du comte de Grasse, l'intrépide et heureux La Motte-Piquet?

les attendaient, en seront longtemps le deuil le plus cher et le plus ineffaçable.

Quoi qu'en puissent penser les esprits frivoles ou paresseux qui voudraient s'étayer des rares circonstances où le dédain des règles a donné la victoire, la science des manœuvres n'a jamais été pour les flottes, pas plus que pour les armées, une vaine science. De nos jours où, grâce à la vapeur, ces manœuvres peuvent acquérir un degré de précision encore inconnu, l'étude approfondie de la tactique doit seule assurer l'efficacité de nos forces navales[1]. Les flottes ne prennent pas la mer, en temps de guerre, sans un but déterminé : elles ont presque toujours une autre mission que celle d'aller bravement à la rencontre de l'ennemi et de le combattre à outrance; elles peuvent avoir pour objet de contenir, sans lui livrer bataille, la flotte opposée, et de couvrir ainsi le passage d'un convoi ou celui d'une armée de débarquement. Pour la marine la moins riche en hommes et en matériel, si ce but peut être atteint sans combat, le profit est tout clair; si le combat ne dégénère pas en mêlée, c'est encore la puissance à laquelle il importe le plus de ménager ses équipages et ses vaisseaux qui doit s'en

1. Étudier la tactique avec des vaisseaux de ligne est chose dispendieuse; mais réunir chaque année des flottilles d'avisos ou de canonnières, pour ce but spécial, ce serait grever d'une bien faible charge notre budget.

applaudir. L'exemple des d'Orvilliers et des Guichen n'est donc pas tellement à dédaigner qu'on serait tenté de le croire, si l'on se laissait éblouir par les succès, malheureusement trop faciles à expliquer, de Nelson [1].

Quand on veut approfondir les enseignements que renferme l'histoire, il faut reconnaître avant tout dans les événements la part qui revient à l'audace ou au génie du chef. La flotte que conduira un Suffren ou un Nelson aura les mêmes raisons de vaincre que l'armée qui sera commandée par un Napoléon ou par un Frédéric. Le secret de ses triomphes ne sera pas seulement dans sa force intrinsèque; il faudra le chercher d'abord dans les inspirations auxquelles

1. « L'impression que m'a laissée lord Nelson, nous dit l'amiral Cochrane dans les intéressants mémoires qu'il vient de publier, est celle d'un courage impétueux qui ne se souciait pas de prendre beaucoup de peine pour circonvenir son adversaire. Mis en présence de l'ennemi, Nelson considérait la victoire comme chose si naturelle qu'il ne songeait jamais aux chances d'une défaite. Il était dans le vrai. Les navires de l'ennemi, quoiqu'ils fussent, pour la plupart, mieux construits que les nôtres, étaient alors armés par des équipages si inférieurs en discipline et en pratique de la mer aux équipages anglais, que la victoire ne pouvait être de notre part l'objet d'un seul doute. La bataille même de Trafalgar est à la fois la preuve et la justification éclatante de l'impétuosité particulière à Nelson. On a remarqué que cette bataille fut livrée de la façon la plus téméraire, que si Nelson l'eût perdue et eût survécu à sa défaite, il eût été nécessairement traduit devant un conseil de guerre pour sa rare imprudence; mais de pareils critiques n'ont qu'un tort : c'est d'oublier qu'il suffisait à Nelson de consulter ses souvenirs pour se rendre un compte

il lui sera donné d'obéir. Les hommes extraordinaires, suivant l'expression de Bossuet, sont faits pour forcer tous les obstacles. « La promptitude de leur action ne donne pas le loisir de la traverser; c'est là le caractère des conquérants. » En dehors de ces influences souveraines qui ont fait tour à tour pencher en notre faveur ou en faveur de nos ennemis la balance des combats, on doit beaucoup attendre d'une armée ou d'une flotte manœuvrière dans laquelle tous les mouvements commandés s'exécuteront sans trouble, que l'ennemi ne surprendra jamais en défaut, et qui, soit qu'elle avance ou qu'elle se retire, présentera toujours à ses adversaires une force compacte et un front imposant [1].

exact de la résistance qu'il devait rencontrer. Ce calcul formait une partie essentielle de son plan. Le résultat a prouvé qu'il avait eu raison de ne pas douter de la victoire, et qu'il avait pour lui non-seulement des probabilités, mais une certitude. Le fait est que bien des commandants à cette époque commirent la faute de s'exagérer la force de la marine française, de même qu'aujourd'hui nous tombons dans l'excès contraire, mais plus dangereux, de ne pas l'apprécier à sa juste valeur. La vapeur a fait faire un grand pas à la question et a rendu la science maritime plus facile. Grâce aux vigoureux efforts du département de la marine en France, l'instruction militaire à bord des bâtiments français n'est peut-être pas inférieure à ce qu'elle est sur les nôtres. » (*The Autobiography of a Seaman, by Thomas, tenth Earl of Dundonald, G. C. B. Admiral of the Red, rear-admiral of the fleet;* London 1860.)

1. Le seul conseil que lord Cochrane prétende avoir reçu de l'amiral Nelson lorsqu'il eut l'honneur de lui être présenté en 1799 à Palerme, et qu'il lui fut permis d'interroger le vainqueur

Je ne cacherai point ma prédilection pour la guerre d'escadres; toute autre guerre me paraît de nature à livrer nos côtes aux insultes de l'ennemi, à lui sacrifier, dès le début des hostilités, notre commerce, à conduire enfin notre marine, par une succession de désastres partiels, à une destruction rapide et inévitable. Bien loin de concéder que ce genre de guerre ait été de tout temps funeste à la marine française, je soutiendrai au contraire que la guerre d'escadres est la seule que nous ayons constamment faite avec succès. Quand l'embarras de nos finances ou la défaillance de l'esprit public est venue nous contraindre d'y renoncer, nous n'avons plus connu que des revers. Quelques faits d'armes glorieux, d'héroïques résistances ne suffisent pas pour détruire la vérité de cette assertion. Je laisse à dessein de côté les guerres de la Révolution, où le premier effet de nos discordes civiles fut de priver

d'Aboukir sur la meilleure manière de combattre les Français, se résume en quelques mots qui semblent une protestation d'une rare véhémence contre les lenteurs de la tactique : « *Pas de manœuvres !* eût dit, s'il faut en croire le comte de Dundonald, le bouillant amiral anglais, *allez droit à eux!—Never mind manœuvres, always go at them.* » C'était aussi l'avis de l'amiral Harvey, un de ces rudes capitaines de Trafalgar qui avaient appris de leur chef le mépris d'une stratégie que l'infériorité de notre instruction militaire avait rendue à cette époque, je l'avouerai, à peu près superflue; mais je ne craindrai pas de demander à lord Cochrane lui-même, de tous les officiers anglais le mieux doué assurément pour mettre à profit les leçons de Nelson, s'il croirait le conseil qu'il reçut à Palerme bon encore à suivre aujourd'hui.

nos flottes de leurs officiers : je ne veux m'occuper que des temps plus heureux où des circonstances exceptionnelles n'avaient pas à l'avance consacré l'ascendant de l'ennemi. De 1676 à 1782, la marine française a livré vingt et une batailles rangées[1];

1. 1° Combat de la flotte de Duquesne contre celle de Ruyter, en vue de Stromboli (8 janvier 1676). — 2° Nouvelle victoire de Duquesne sur Ruyter, mortellement blessé dans ce combat, à la hauteur d'Agosta (22 avril 1676). — 3° Combat de la baie de Bantry, livré par l'escadre de Châteaurenault à celle du vice-amiral Herbert (mai 1689). — 4° Bataille de Beveziers entre les armées navales de Tourville et l'amiral Herbert, créé comte de Torrington (10 juillet 1690). — 5° Bataille de la Hougue, livrée par la flotte de Tourville aux flottes réunies d'Angleterre et de Hollande (29 mai 1692). L'armée française portait 3114 canons et 19 860 hommes; les flottes combinées, 6904 bouches à feu et 40 675 hommes. — 6° Combat de Velez-Malaga entre la flotte du comte de Toulouse et les flottes combinées d'Angleterre et de Hollande sous les ordres de l'amiral Rook (24 août 1704). — 7° Combat de la flotte franco-espagnole, commandée par le vice-amiral De Court, contre la flotte de l'amiral Mathews, en vue des îles d'Hières (22 février 1744).— 8° Combat de Minorque entre l'escadre du marquis de La Galissonnière et celle de l'amiral Byng (20 mai 1756). — 9° Combat dans la baie de Quiberon des vingt et un vaisseaux du maréchal de Conflans contre les trente-sept vaisseaux de l'amiral Hawke (20 novembre 1759). — 10° Combat d'Ouessant entre l'armée navale du comte d'Orvilliers et celle de l'amiral Keppel (27 juillet 1778). — 11° Combat de la Grenade entre le comte d'Estaing et l'amiral Byron (5 juillet 1779). — 12° Premier combat du comte de Guichen, en vue de la Dominique, contre l'amiral Rodney (17 avril 1780). — 13° Second combat du comte de Guichen devant Sainte-Lucie contre l'amiral Rodney (15 mai 1780). — 14° Troisième combat du comte de Guichen contre l'amiral Rodney (19 mai 1780). — 15° Combat du comte de Grasse à l'entrée de la Chesapeake contre la flotte de l'amiral Graves (5 septembre 1781). — 16° Combat de la Domi-

elle n'en a perdu que trois [1]. Dans presque toutes les autres, elle est restée maîtresse du champ de bataille. Nos défaites mêmes n'ont point eu le caractère désastreux qu'on a voulu généralement leur imputer ; le découragement qu'elles nous inspirèrent en fut la plus triste conséquence. Nous nous imaginâmes follement que, vaincus dans des combats où nous avions mis contre nous, soit le nombre, comme à la Hougue et à la Dominique, soit le terrain et le nombre, comme dans la baie de Quiberon, il ne nous restait plus qu'à changer de système de guerre et à éparpiller nos forces; mais la guerre de course, qui avait été heureuse tant que nos flottes tenaient la mer et obligeaient l'ennemi à se concentrer, ne nous a plus offert que des chances déplorables, quand l'ennemi, redoublant d'efforts, a pu opposer sur tous les points du globe des divisions à nos bâtiments isolés. Croit-on que les États-Unis, malgré l'incontestable supériorité de leurs

nique livré par les trente vaisseaux du comte de Grasse aux trente-sept vaisseaux de l'amiral Rodney (12 avril 1782). — 17° Premier combat de Suffren dans l'Inde en vue de Sadras (17 février 1782). — 18° Second combat de Suffren dans l'Inde, près de Proverdiern (12 avril 1782). — 19° Troisième combat de Suffren dans l'Inde, devant Negapatnam (6 juillet 1782). — 20° Quatrième combat de Suffren dans l'Inde, à l'entrée de Trinquemalé (3 septembre 1782). — 21° Cinquième et dernier combat de Suffren dans l'Inde en vue de Gondelour (20 juin 1783).

1. La bataille de la Hougue en 1692, celle de la baie de Quiberon en 1759, et celle de la Dominique en 1782.

armements, eussent pendant près de quatre ans, de 1812 à 1816, poursuivi impunément leurs croisières, si les flottes de l'Escaut, de Toulon et de Brest n'avaient retenu devant nos ports bloqués la presque totalité des forces anglaises? Je ne crains pas de le dire : c'est avec un vif sentiment d'espérance et d'orgueil que j'ai souvent étudié ce glorieux passé, où je retrouve sous Louis XIV les combats de Stromboli, d'Agosta, de Bantry, de Beveziers et de Velez-Malaga, sous Louis XV ceux de Toulon et de Minorque, sous Louis XVI la savante journée d'Ouessant, l'affaire de la Grenade, les trois rencontres de M. de Guichen avec l'amiral Rodney, les opérations du comte de Grasse sur la côte d'Amérique, et dans les mers de l'Inde l'immortelle campagne de Suffren. Quelles annales la guerre de course pourrait-elle opposer à celles-là?



CHAPITRE XVII.

La station navale des Antilles de 1824 à 1825.

Dans un grand État, où l'activité ne se concentre pas tout entière à l'intérieur, la marine a un double devoir à remplir. Son premier soin doit être d'acquérir toute la valeur que la discipline et le bon ordre peuvent donner à une flotte. A ce point de vue, la marine ne saurait mieux faire que de concentrer ses bâtiments, en d'autres termes, de rassembler des escadres. Elle a cependant autre chose à faire encore; elle doit assurer sur tous les points du globe une protection efficace à ce commerce extérieur, dont les progrès se lient de la façon la plus étroite à son propre développement. Cette protection s'exerce d'ordinaire par des bâtiments isolés; elle a donné naissance au service des stations navales. La France entretient aujourd'hui neuf ou dix de ces stations, établies, les unes dans les parages où notre commerce a noué des relations suffisamment actives, les autres dans les mers où

nous cherchons à le faire pénétrer. La station qui, en 1825, tenait le premier rang était la station de la mer des Antilles et du golfe du Mexique. La navigation privilégiée, avait, dès le principe, resserré les rapports entre nos colonies et la métropole. Quelques années plus tard, l'émancipation des États de la Côte-Ferme, constitués en république sous le nom de *Colombie*, y avait attiré les capitaux aventureux qui consentaient à courir de grands hasards pour réaliser d'énormes bénéfices. En somme, le marché des Antilles méritait, sous tous les rapports, la sollicitude que lui accordait à cette époque le gouvernement français. Cet intérêt explique comment, au lieu de réunir une escadre d'évolutions sur nos côtes ou dans la Méditerranée, M. le marquis de Clermont-Tonnerre avait fait choix du vaste bassin dans lequel s'étaient mesurées autrefois les flottes de M. de Guichen et du comte de Grasse contre l'armée de l'amiral Rodney. Le ministre m'avait prescrit de me livrer à l'étude des évolutions navales, quand je pourrais rassembler les onze bâtiments qu'il plaçait sous mes ordres; mais il avait exigé que je ne perdisse point de vue le soin plus essentiel encore de faire respecter notre pavillon, et d'entourer les opérations de nos bâtiments de commerce de toutes les garanties qu'il serait en mon pouvoir de leur donner. J'ai indiqué en quelques lignes les résultats des manœuvres d'en-

semble auxquelles il nous fut trop rarement permis de nous livrer. Je voudrais maintenant, sans m'appesantir sur les diverses missions confiées aux navires de la station des Antilles, en dire assez cependant pour bien faire apprécier aux esprits les moins disposés à reconnaître la nécessité d'une marine l'embarras dans lequel, même au milieu de la paix la plus profonde, pourrait se trouver jeté un grand État dépourvu d'un établissement naval suffisant.

De longues guerres laissent toujours après elles des habitudes de désordre et de turbulence difficiles à déraciner. Les premières années qui suivirent la chute de l'Empire furent marquées entre toutes par une sorte d'anarchie maritime; les plus simples notions du droit des gens étaient devenues confuses. Dans la Méditerranée, le commerce européen avait à souffrir des déprédations commises par les navires barbaresques; dans la mer des Antilles, il se trouvait exposé à des attaques plus redoutables encore. C'était là que les aventuriers sans emploi de toutes les nations semblaient s'être donné rendez-vous pour y exercer leur coupable industrie, pour vivre de pillages à main armée, aux dépens des navigateurs paisibles. Dans l'espace d'une année, vingt-trois navires de commerce français avaient été enlevés ou dévalisés, tant par les pirates de la côte de Cuba que par les corsaires colombiens

et espagnols. Quand les équipages n'étaient pas massacrés, ils étaient jetés sans vêtements et sans vivres sur quelque plage déserte. La plupart du temps ils étaient soumis à d'atroces tortures. Nous avions donc à sévir contre trois sortes d'ennemis différents : les pirates, les corsaires autorisés par le gouvernement de la Colombie, et les forbans qui se couvraient des couleurs espagnoles.

La piraterie avait eu dans la mer des Antilles plusieurs phases distinctes. Les premiers pirates furent des émigrés espagnols venus des côtes de la Floride et de la Nouvelle-Orléans. Ces émigrés, qui se croyaient victimes de l'injustice et de la rapacité du gouvernement des États-Unis, armèrent quelques bâtiments, et commencèrent à donner la chasse aux navires de commerce américains. Bientôt ils prétendirent exercer sur les Anglais et les Français, sur tous les navigateurs étrangers, de justes représailles des attaques ou des mauvais procédés dont l'Espagne à diverses époques avait été l'objet. L'orgueil national leur donna des complices, et l'abolition de la traite vint augmenter le nombre de leurs adhérents. La traite, le seul commerce qui restât à l'Espagne, entretenait un grand nombre de marins aguerris. Les agents des pirates n'eurent point de peine à recruter des équipages parmi ces matelots remplis d'activité et de vigueur que les poursuites des croiseurs anglais laissaient sans moyens d'existence.

Les premières opérations des pirates de la mer des Antilles ne portèrent le cachet ni de la timidité, ni de l'inexpérience : elles commencèrent par des armements assez considérables; on choisissait dans un port un bâtiment de bonne marche, et on l'en faisait sortir en plein jour avec son équipement ordinaire. La nuit venue, on le dirigeait vers les écueils dont la mer des Antilles est semée, et de ces retraites, que les pirates étaient alors les seuls à connaître, des embarcations apportaient poudre, canons, projectiles et complément d'équipage. La marine de guerre espagnole, à laquelle on ne cessait de dénoncer ces désordres, déployait pour les réprimer un zèle méritoire peut-être, mais à coup sûr fort stérile. Jamais il ne lui était arrivé de saisir un pirate. Il fallut que les Anglais et les Américains se décidassent à établir eux-mêmes des croisières pour protéger leur commerce. Les pirates reconnurent alors qu'il était temps d'abandonner la haute mer. Ils cherchèrent quelques points d'appui sur la côte, n'agirent plus qu'avec des bâtiments de moindres dimensions, et ne s'écartèrent presque jamais des îles. Ce fut la seconde époque de la piraterie. Son âge héroïque était passé. Beaucoup de vieux marins se dégoûtèrent d'un métier où il n'y avait plus de grandes aventures à courir. Ils furent remplacés par les pêcheurs domiciliés sur les côtes de Cuba et de Porto-Rico. Possédant une connaissance appro-

fondie des récifs et des écueils au milieu desquels s'était passée leur vie, les nouveaux pirates crurent pouvoir défier les croiseurs étrangers de les y poursuivre. Les Anglais et les Américains découvrirent cependant l'entrée de leurs repaires quelques années avant mon arrivée aux Antilles, et n'hésitèrent pas à les y aller forcer. Pris en flagrant délit, ces forbans furent livrés aux tribunaux de la Havane. Des peines rigoureuses furent prononcées contre eux; aucun ne paya toutefois ses forfaits de la vie. L'épouvante avait été d'abord générale; la clémence des juges rassura les malfaiteurs. Seulement, au lieu d'employer de petites goëlettes, les bandits de la côte n'armèrent plus que des chaloupes et autres embarcations qui pouvaient aisément se confondre avec celles des pêcheurs; ils attendirent, au milieu des dangers qui environnent l'île de Cuba, les navires que les vents et les courants amenaient à leur portée. Telle fut la troisième période de la piraterie.

Pour extirper le fléau sous cette dernière forme, les Américains firent partir de la Chesapeake, le 12 février 1823, une flottille, à la tête de laquelle ils placèrent le commodore Porter. Cette flottille se composait d'une corvette de vingt-quatre canons, d'une goëlette de douze, d'un navire à vapeur, de huit goëlettes ne tirant pas plus de six ou sept pieds d'eau et de cinq chaloupes légères marchant éga-

lement bien à la voile et à l'aviron. Le 26 mai, les Américains avaient déjà pris cinq bateaux-pirates, mais ils avaient perdu deux de leurs navires, l'*Alligator* et l'*Entreprise*. Les Anglais, de leur côté, redoublèrent d'activité. Les pirates furent traqués de toutes parts et poursuivis jusque sur le territoire espagnol. Les Américains avaient continué d'envoyer leurs prisonniers à la Havane pour les y faire juger; les Anglais dirigèrent les leurs sur la Jamaïque, où on les pendit sans pitié. Cette juste sévérité sembla décourager sérieusement les pirates, et pendant quelque temps les navires de commerce purent se montrer sur les côtes de Cuba sans être inquiétés. Dans un rapport soumis en 1824 au congrès américain, le commodore Porter annonça solennellement à ses compatriotes l'anéantissement de la piraterie. Le congrès rappela sa flottille et lui donna une autre destination. A peine les bâtiments américains furent-ils partis que les pirates reparurent. Les efforts si énergiques des Anglais et des Américains n'avaient donc abouti qu'à démontrer l'impuissance des croisières étrangères. Il était évident que la piraterie ne céderait qu'à une vigoureuse répression exercée avant tout sur le littoral et dans l'intérieur de Cuba. C'était diplomatiquement qu'il fallait la poursuivre. Il fallait obtenir des autorités espagnoles la nomination de commissions militaires chargées non-seulement de juger et de faire exécuter sans délai les

pirates, mais aussi de procéder activement contre leurs embaucheurs et contre tous ceux qui profitaient de leurs vols.

Les actes de piraterie les plus graves n'étaient pas cependant commis par les pirates qui se tenaient sur les côtes de Cuba et de Porto-Rico; ceux qu'on pouvait imputer aux corsaires causaient un dommage bien autrement sérieux à notre commerce. Les corsaires de la mer des Antilles s'étaient un moment couverts en 1821 du pavillon d'Artigas, chef de bande qui, à la tête d'une armée d'assassins, désolait les environs de Montevideo. Les îles danoises de Saint-Thomas et de Saint-Jean, l'île suédoise de Saint-Barthélemy, complétement dépourvues de police, leur servaient de refuge. C'est là qu'accouraient tous les gens sans aveu, les déserteurs, les négriers qui cherchaient aventure. Dès que la Colombie et l'île de Cuba eurent commencé à délivrer des lettres de marque, le pavillon d'Artigas, que les croiseurs étrangers refusaient de reconnaître et qui commençait à devenir compromettant, fut complétement abandonné. Le pavillon colombien et le pavillon espagnol furent désormais les seuls qu'arborèrent les corsaires des Antilles et de la Côte-Ferme. La plupart de ces navires, armés pour la course, étaient commandés par des Américains; quelques-uns avaient des capitaines anglais ou français. Le champ qui leur était ouvert était vaste. Ils avaient mission

de confisquer la marchandise ennemie sous le pavillon neutre, et d'arrêter tout navire soupçonné de vouloir entrer en communication ou d'avoir communiqué avec un des ports qu'un blocus général avait rigoureusement frappés d'interdit. Forts de ce mandat, les corsaires arrêtaient indistinctement tous les navires neutres, les soumettaient à une visite brutale, et ne les relâchaient presque jamais sans avoir pillé une partie de la cargaison. Le brick *le Télégraphe* venait d'être saisi et dévalisé par un corsaire espagnol, le *Romano*, armé à Cuba; *l'Uranie* avait été capturée par deux corsaires colombiens, la *Centinela* et le *Polly-Hampton*, armés à Puerto-Cabello. Nous avions donc à la fois, en 1824, des réclamations à faire valoir à la Havane et à Caracas.

L'audace des forbans, qui rendait si périlleuse, à cette époque, la navigation de la mer des Antilles, était fort encouragée, il faut bien le dire, par l'impunité que toutes les nations civilisées, à l'exception toutefois de l'Angleterre, semblaient vouloir accorder à leurs excès. Le 22 février 1823, un vaisseau français portant pavillon de contre-amiral, avait capturé, après trente heures de chasse, dans les parages des Açores, un corsaire espagnol, la *Veloz-Marianna*, qui l'avait provoqué par deux coups de canon à boulet. Ce corsaire, armé de vingt-quatre pièces de 12, portait à Cadix trois millions de francs en espèces et une cargaison de vanille, d'indigo et

de cochenille d'une valeur au moins égale. Conduit à la Martinique, il fut, à la demande du gouvernement espagnol, renvoyé en France sous escorte et restitué quelques mois plus tard aux propriétaires. La *Panchita*, corsaire colombien, avait commis divers actes de piraterie envers des bâtiments américains. Rencontré par la goëlette le *Grampus*, que commandait le lieutenant Gregory, ce bâtiment soutint contre la goëlette américaine un combat en règle, et ne se rendit qu'après avoir eu vingt hommes tués ou blessés; envoyé aux États-Unis, il fut jugé à Charlestown par la cour de l'amirauté. C'était un pirate avéré; il obtint trente-deux mille piastres de dommages-intérêts!

On ne saurait croire à quel point d'insolence cette inexplicable faiblesse porta les prétentions de la marine colombienne. On la vit à l'instant multiplier ses armements et se montrer à la fois dans tous les débouquements des Antilles. Le gouvernement de Caracas possédait, outre cinquante goëlettes garde-côtes, huit ou neuf corvettes de guerre. A ces bâtiments, presque tous commandés par des Américains, un seul port, Puerto-Cabello, joignit, en 1824, vingt-deux corsaires. Les forbans, qui avaient arboré le pavillon espagnol, trouvèrent dès lors plus avantageux de s'abriter sous le pavillon des indépendants, et la mer des Antilles ne vit plus que des corsaires ou des bâtiments de guerre colombiens.

Deux des bâtiments légers de la station furent gravement insultés par cette marine naissante. L'un fit la rencontre d'une corvette de trente-deux bouches à feu qui le contraignit à envoyer un officier à son bord; l'autre, sommé de s'arrêter, ne voulut point souffrir une injurieuse visite, et réduisit avec fermeté les prétentions de son adversaire à une visite réciproque, qui sauvegardait du moins l'honneur du pavillon.

D'excessifs ménagements nous étaient commandés vis-à-vis des États de la Côte-Ferme. La cause de l'indépendance venait de triompher définitivement dans les plaines de Junin et d'Ayacucho; le *Libérateur* paraissait désormais le seul arbitre des destinées de l'Amérique espagnole. La mesure de nos griefs cependant était comble. « Les déprédations exercées contre notre commerce, écrivais-je alors au ministre de la marine, et plus particulièrement les actes qui peuvent porter atteinte à l'honneur du pavillon français, doivent être repoussés avec vigueur. Je doute que les moyens de prudence et de conciliation employés jusqu'à ce jour puissent nous conduire à un résultat honorable. Nous ne pouvons sans faiblesse attendre dans une attitude impassible la décision du gouvernement colombien, qui s'obstine à invoquer une loi dictée par l'intérêt exclusif de la république, en opposition avec tous les droits des autres nations. » Je proposais donc au gouvernement

français de m'emparer de tous les ports de la Côte-Ferme, complétement dégarnis à cette époque de troupes et d'approvisionnements, la Guayra, Rio-Hacha, Sainte-Marthe, Carthagène, Puerto-Cabello. Le débarquement d'un millier de soldats empruntés à la garnison des Antilles eût assuré le succès de cette entreprise, car il n'y avait pas alors un des ports de la Colombie qui pût résister à huit jours d'un double blocus maintenu par terre et par mer. Les difficultés n'eussent commencé que le jour où l'on eût voulu se maintenir dans les positions conquises; mais ce n'était point d'une occupation prolongée qu'il s'agissait. Je n'avais en vue que de mettre un terme aux réponses évasives que je prévoyais et de me saisir d'un gage qui assurât la prompte réparation des torts qu'on s'était donnés envers nous. Des raisons politiques dont je ne pouvais peut-être apprécier toute la portée ne permirent pas au gouvernement français d'agréer mes propositions. On craignit sans doute de réveiller les ombrages de l'Angleterre, qui nous soupçonnait de vouloir compléter notre œuvre de restauration en rétablissant l'autorité de Ferdinand VII dans les colonies américaines, comme nous venions de la rétablir dans la Péninsule. Je reçus l'ordre de négocier et d'obtenir par une démonstration en quelque sorte morale les réparations qu'il m'était interdit d'exiger par les armes.

L'officier auquel je confiai le commandement de la division chargée d'imprimer une crainte salutaire aux autorités de la Côte-Ferme avait fait ses preuves à Trafalgar, où il servait sur le vaisseau du capitaine Lucas. Quelques années plus tard, il avait soutenu contre deux frégates anglaises un combat qui marqua sa place parmi les capitaines les plus intrépides de notre marine. C'était un esprit vigoureux, résolu, et j'étais sûr qu'il saurait allier la fermeté nécessaire à la modération excessive qui nous était malheureusement prescrite. Je lui donnai l'ordre de se rendre à Puerto-Cabello avec la frégate qu'il montait, une goëlette et un brick. Des diverses réclamations qu'il avait mission de présenter aux autorités maritimes de ce port, celle qui concernait la remise de *l'Uranie* était la plus pressante. « Cette restitution, écrivais-je au commandant de Puerto-Cabello, doit avoir lieu sans délai. Les formes judiciaires n'y sauraient apporter aucun obstacle. Le moindre retard à nous donner satisfaction à ce sujet serait considéré comme une approbation des actes de piraterie exercés contre nos bâtiments, et les ports mêmes de la Côte-Ferme ne garantiraient pas les coupables de nos poursuites et des effets de notre ressentiment. » Le dommage causé à notre commerce pouvait être réparé par les autorités locales; l'insulte faite à notre pavillon ne pouvait être désavouée que par le gouvernement colombien. En l'absence

de Bolivar, c'était son rival, le mulâtre José Paëz, qui, de son quartier général de Maracay, devait répondre à nos réclamations. Ce chef indompté de pâtres à demi sauvages, accourus à sa voix des plaines de l'Orénoque, ne m'inspirait qu'une médiocre confiance. Je craignais que, peu familier avec les notions du droit des gens, il n'hésitât à m'accorder la satisfaction à laquelle je tenais précisément le plus. Je crus donc pouvoir me permettre, sur ce point délicat, de dépasser un peu mes instructions. En même temps que j'expédiais une division à Puerto-Cabello avec l'ordre de négocier, j'enjoignis à tous les capitaines de l'escadre de courir sus à tout bâtiment qui arborerait les couleurs de la Colombie. Les navires dont l'armement paraîtrait avoir pour but la course ou la piraterie seraient arrêtés et dirigés immédiatement sur la Martinique. Les bâtiments de guerre seraient soumis à la visite, et on leur rendrait le traitement que l'un d'eux avait eu, par un lâche abus de ses forces, l'impudence d'infliger à un de nos croiseurs.

Tout marin comprendra l'indignation dont mon cœur devait être rempli. S'il est vrai que la marine française doive son origine à l'insulte faite par un yacht de la reine d'Angleterre à l'ambassadeur du roi Henri IV, ce qui se passait en 1825 dans la mer des Antilles n'était pas moins fait pour imprimer dans tous les esprits la conviction que, sans une ma-

rine de guerre imposante, le pavillon de la France devait cesser de se déployer sur les mers. Une chétive puissance pouvait prendre son parti de pareils outrages. Le plus beau royaume de l'Europe devait être à l'abri de ces humiliations. Grâce à Dieu, malgré les ménagements qui nous étaient commandés, les réparations que nous poursuivions nous furent accordées aussi complètes que je pouvais le désirer. *L'Uranie* nous fut restituée à la première sommation, et le 6 juin 1825 je reçus une lettre du ministre des relations extérieures de la république de Colombie, qui s'excusait dans les termes les plus satisfaisants de l'offense « faite involontairement, disait-il, au pavillon de Sa Majesté très-chrétienne. » Je prévins aussitôt les capitaines de la division de s'abstenir de tout acte de violence envers les bâtiments de la Colombie; mais déjà deux de ces navires avaient subi la visite que j'avais prescrite, et j'avoue que je n'eus pas le courage de le regretter.

Si le gouvernement de la Restauration eût été soutenu par l'opinion publique, il est peu de gouvernements qui eussent élevé plus haut le drapeau de la France et mieux sauvegardé ses intérêts; mais la Restauration se sentait sans appui, et semblait toujours craindre de froisser cette opposition dont les clameurs injustes dominaient malgré elle sa politique. Plus d'une fois elle avait songé à recouvrer la possession de Saint-Domingue. C'était

une entreprise devenue facile, pourvu qu'on la fît précéder de la reconnaissance absolue et solennelle de la liberté des noirs[1]. Des inspirations plus timides conseillèrent au gouvernement français l'abandon définitif de cette colonie, au prix d'une indemnité de 150 millions de francs destinés à dédommager les anciens colons. Le gouverneur général des Antilles françaises, M. le comte Donzelot, répugnait à cette transaction. Il connaissait mieux que le cabinet des Tuileries la situation financière de notre ancienne colonie, et prévoyait qu'on n'en obtiendrait jamais que des promesses, tandis que si l'on savait attendre quelques années encore, la force des choses nous rendrait certainement une possession sur laquelle nos droits étaient demeurés incontestés. Ce sentiment si sage dut céder à la pression de l'opinion publique, impatiente de consacrer une nouvelle émancipation. Une ordonnance royale fut rendue à cet effet, et un envoyé extraordinaire fut

1. Il est plus souvent utile qu'on ne pense d'être humain, libéral et juste. Si la Restauration eût pu accomplir en 1816, à la Martinique et à la Guadeloupe l'émancipation qui n'y fut réalisée qu'en 1848, la revendication de nos droits sur l'île de Saint-Domingue eût, je crois, rencontré peu d'obstacles en 1825. Si, en 1803, on n'eût eu la secrète pensée de donner pour dernière sanction à la conquête dont on conservait encore l'espérance, « l'esclavage dans toute son étendue et l'exécution littérale du code noir, » on eût peut-être recueilli le fruit de ces héroïques et cruels sacrifices qui n'aboutirent qu'à un affreux désastre.

résignation, qui doivent être les premières vertus du marin, sont des vertus naturelles à la race bretonne.

J'ai voulu décrire avec quelque détail le service habituel d'une station navale. Nos jeunes officiers ne trouveront pas sans doute, dans l'existence un peu monotone que leur fait nécessairement toute période pacifique, les émotions qu'ils s'étaient promises le jour où, le cœur gonflé de joie et d'orgueil, ils prononçaient leurs vœux maritimes. Ils devront accepter courageusement la réalité. La réalité aux temps où nous sommes, ce n'est pas malheureusement la vie de Jean-Bart et de Duguay-Trouin ; c'est la mienne, c'est celle que j'ai fidèlement racontée. Quiconque ne sait point penser et se suffire à soi-même, quiconque ne sait pas souffrir n'est pas à sa place dans la marine ; je le dis hardiment : il s'est trompé de carrière.

Je n'ai eu à retracer jusqu'ici que les événements d'un autre siècle, et j'ai pu rester facilement dans le demi-jour d'où il ne me convenait pas de sortir. Je touche maintenant à ce point délicat de mon récit où je ne saurais faire un pas de plus sans me heurter à des épisodes presque contemporains. Je n'insisterai pas sur des années moins remplies d'ailleurs que les autres par mes souvenirs personnels [illegible] x parler que pour montrer un des pl[illegible] que, jusqu'aux derniers



tres des possessions qu'à diverses époques elle a gratuitement sacrifiées, elle aurait de quoi satisfaire amplement au besoin d'expansion et d'activité extérieure qui la dévore.

Notre apparition devant Saint-Domingue fut le dernier acte de notre longue campagne dans la mer des Antilles. Depuis dix-huit mois, nous y exercions une surveillance dont nos équipages épuisés payaient cruellement les frais. Quoique nous eussions passé une partie de la saison d'hivernage dans la Chesapeake, nous n'en avions pas moins perdu plusieurs officiers et un grand nombre de matelots. Le climat des Antilles n'est pas tous les ans également meurtrier; mais pendant les premières années de la Restauration il ne mérita que trop bien son renom d'insalubrité. Cette station, comme je l'ai dit, était celle où se rassemblait d'ordinaire la majorité de nos forces navales. Que de braves officiers, que de jeunes gens remplis d'un long espoir, tombèrent alors victimes de l'horrible fléau qui prélevait presque infailliblement sur notre marine sa dîme périodique! Chaque année, le port de Brest expédiait à la Martinique de nouveaux navires; chaque année, la Martinique renvoyait à Brest des navires à demi désarmés, que les débris de leurs équipages allaient silencieusement mouiller sous *l'île des Morts*. Jamais un murmure cependant ne s'éleva du sein de cette population décimée à l'avance. Le dévouement et la

ment. Il en fut ainsi dans le port où je commandais. Les ouvriers étonnés retournèrent à leurs travaux sans un seul jour de chômage. Quant à la ville, elle se pavoisa de drapeaux tricolores et envoya une députation au gouvernement provisoire. Le changement de dynastie s'était donc, en ce qui nous concernait, opéré à peu près sans secousse. Paris malheureusement n'était pas tranquille, et la terre commença bientôt à trembler sous nos pas. Plusieurs mois se passèrent dans de perpétuelles alertes. Nous n'avions plus de troupes pour faire la police de la cité. Un commissaire extraordinaire envoyé par le gouvernement provisoire avait, de son autorité souveraine, éloigné de notre ville le régiment qui jusqu'alors y avait tenu garnison. On comprit enfin la nécessité de ne pas laisser trop longtemps un des plus importants dépôts de la richesse nationale à la merci de quelques factieux. Un régiment nous fut envoyé d'une des villes voisines, et la tranquillité devint dès lors facile à maintenir. Les nouvelles qui arrivaient de Paris n'encourageaient plus d'ailleurs que les honnêtes gens. La Révolution s'était creusé son lit, et le flot populaire coulait entre des digues qu'on pouvait croire assez fortes pour le contenir. A peine une nouvelle période de calme commençait-elle pour notre pays, qu'on voulut bien s'apercevoir à Paris que je venais de traverser, non sans bonheur, une situation des

plus difficiles. Je fus promu au grade de vice-amiral. Peu de temps après, je me vis à mon grand étonnement, et, je dois le dire, à ma vive satisfaction, élevé à la pairie. Le prestige de cette haute dignité était fort effacé déjà ; il ne l'était pas à mes yeux : uniquement frappé de la distinction qui était venue me chercher dans mon obscurité, je me trouvai grandement récompensé de toute une vie dévouée au service de l'État.

C'est à peine si l'on m'accorda quelques instants de répit. Une nouvelle préfecture me fut assignée. J'y rencontrai les mêmes devoirs, mais une sphère plus vaste que dans mon premier poste. J'eus des expéditions importantes à préparer, des perfectionnements de tout genre à faire aboutir. Notre ambition augmentait avec nos ressources. La France semblait avoir pris sérieusement à cœur la renaissance de sa marine. Il y eut une année où elle arma jusqu'à vingt et un vaisseaux. Je n'épargnai ni mon temps ni mes peines pour seconder de mon mieux cet élan. J'avais vu de grands armements sous un autre règne, et je connaissais les véritables besoins de la guerre maritime; mais pendant que mon expérience hésitait encore à sacrifier les dernières traditions du passé, des officiers plus jeunes et plus hardis poussaient avec ardeur notre matériel naval et nos institutions dans ce qu'ils croyaient sincèrement la voie du progrès. C'était une autre généra-

tion à laquelle il fallait que nous fissions place. Telle est la loi inévitable des chosès humaines. Nous étions encore quelques vétérans des guerres de l'Empire. Un murmure respectueux, plus impatient néanmoins chaque jour, semblait à tout propos vouloir nous rappeler que notre temps était fini. La mort était lente à frapper des gens endurcis par les épreuves d'une carrière laborieuse. On inventa pour eux la mort civile. Une loi déclara que les vice-amiraux à l'âge de soixante-huit ans, les contre-amiraux à celui de soixante-cinq, étaient impropres au service actif. Il fallut courber la tête sous ce niveau aveugle. La loi de réserve me surprit en flagrante activité. Je passai de la plus importante de nos préfectures maritimes à la retraite. La bonté du roi adoucit pour moi ce passage en y attachant une faveur honorifique qui ne s'accorde presque jamais qu'à d'éclatants services. Le coup n'en fut pas moins sensible. Mon esprit n'avait jamais voulu admettre la possibilité d'une semblable mesure, que la Chambre des pairs ne ratifia du reste qu'à une voix de majorité. Les officiers généraux qui subissent aujourd'hui l'effet de cette loi y sont préparés. Pour moi, je fus comme éveillé en sursaut du rêve de toute ma vie, celui de mourir en activité de service. Ceux qui ont parlé à cette occasion du bonheur que procure le *repos uni à la dignité* connaissaient bien mal le cœur d'un militaire.

Est-ce à dire que nous n'avons rien de mieux à faire que d'effacer une erreur du passé et de rétablir un état de choses contre lequel protesteraient à l'instant d'universelles et trop légitimes impatiences? Je suis loin d'émettre un pareil vœu; on eût pu le justifier quand le prestige des grades inférieurs existait encore, quand les conditions de la vie étaient telles dans nos ports qu'un capitaine de vaisseau y jouissait de plus d'aisance que n'en connaît aujourd'hui un vice-amiral, quand le lieutenant de vaisseau décoré de la croix de Saint-Louis se retirait honoré du service, et trouvait dans sa seule pension de retraite le moyen de soutenir son rang et d'élever sa famille. Aujourd'hui qu'avec la dépréciation du numéraire, jointe aux besoins nouveaux d'un luxe qui pénètre partout, l'on ne peut plus contester l'insuffisance dérisoire des traitements généreusement fixés autrefois, il faut que l'accès aux emplois élevés devienne plus facile et plus prompt. La limite d'âge, qu'une loi avait étendue jusqu'à soixante-huit et soixante-cinq ans, a été reportée par une loi nouvelle à soixante-cinq et à soixante-deux. Les tables de mortalité accusaient-elles donc une diminution dans le chiffre de la vie moyenne? Non; mais on obéissait encore au besoin d'apaiser des découragements, de calmer des murmures qu'expliquaient de trop réelles souffrances. On élaguait l'arbre pour lui donner la force de vi-

vre. A-t-on assez fait? ou faudra-t-il bientôt avancer derechef l'âge de la décrépitude? Je crains, je l'avouerai, que tous ces remèdes n'aient qu'une efficacité temporaire et ne soient, vu la gravité de la situation, que de tristes et insuffisants palliatifs. L'Angleterre a toujours plusieurs états-majors pour un vaisseau flottant. Nous avions à peine un seul état-major incomplet pour chacun des vaisseaux que dans deux circonstances récentes nous avons dû envoyer à la mer. Si la guerre éclatait, avant de manquer de bâtiments, nous manquerions à coup sûr d'officiers[1], et cependant c'est une sollicitude pater-

1.

	Personnel de la marine anglaise.	Personnel de la marine française.	Personnel employé à la mer par la marine française pendant la guerre de Crimée.
Amiral de la flotte......	1	0	0
Amiraux..............	21	2	1
Vice-amiraux...........	27	10	0
Contre-amiraux........	51	20	8
Capitaines de vaisseau...	350	110	40
Capitaines de frégate....	459	230	129
Lieutenants de vaisseau.	1200	650	443
Masters ayant rang et remplissant presque toujours les fonctions de lieutenant de vaisseau.	444	0	0
Enseignes de vaisseau et *midshipmen* ayant plus de cinq ans de service.	111	550	498
Chirurgiens............	595	415	394
Total......	3259	1987	1513

Ces chiffres ne présentent que le cadre actif de la marine

nelle plutôt que parcimonieuse qui maintient nos cadres dans ces étroites limites. On craint, en multipliant le nombre des officiers inférieurs, de donner naissance à bien plus de découragements encore, de laisser sans issue un plus grand nombre de talents, de services, de mérites hors ligne. On aime mieux accepter la triste perspective d'appeler dans un cas pressant les officiers du commerce à servir sur nos navires de guerre que s'exposer à trahir des espérances qu'une large augmentation dans les cadres supérieurs pourrait seule satisfaire. Aussi est-ce à cette augmentation partielle que l'on finira peut-être un jour par s'arrêter. Lorsqu'on aura donné à chacun de nos jeunes lieutenants autant de chances de devenir officier général qu'on en pouvait avoir jadis d'arriver au grade de capitaine ou de major de vaisseau, on aura, sous un nom différent, à peu près rétabli les avantages que possédait, il y a soixante ans, l'ancienne marine; mais, il ne faudra pas se le dissimuler, par le fait seul de cette mesure, le niveau de chaque grade aura baissé. Le grade de contre-amiral ne contentera plus que les ambitions médiocres, et ce sera le bâton de maréchal que tous les cœurs bien nés voudront désormais avoir dans leur giberne.

En somme, l'État, il faut le reconnaître, n'a plus

anglaise. Les officiers en demi-solde, qui peuvent être rappelés au service en temps de guerre, n'y sont pas compris.

le moyen de faire face aux justes exigences de ses employés. A quelque chiffre qu'il élève son budget, il se trouvera toujours, vis-à-vis du labeur et des capacités qu'on lui apporte, dans la position d'un débiteur insolvable. Là où l'industrie vient ajouter son salaire à celui de l'État, les emplois peuvent se multiplier avec moins d'inconvénient. L'ingénieur est devenu à la fois, de nos jours, un employé du gouvernement et un mandataire de l'industrie ; il cumule les jouissances honorifiques et la sécurité si recherchée en France d'une situation officielle avec les bénéfices de fonctions lucratives. Ce sont de semblables débouchés qu'il faudrait peut-être ouvrir en plus grand nombre à nos marins. Mieux vaudra, en temps de guerre, employer des lieutenants de vaisseau qui auront commandé des navires du commerce que des officiers du commerce qui seront restés complétement étrangers au service des lieutenants de vaisseau[1]. Les grandes compagnies de

1. Je considère comme la chose la plus essentielle de ne jamais réduire en temps de guerre le nombre des officiers que les règlements ont attribués à chaque navire de la flotte. C'est une mesure qui porte instantanément une profonde désorganisation dans notre service. J'irai plus loin : je crois que, la guerre éclatant, on trouverait que les vaisseaux sont les seuls bâtiments qui soient suffisamment armés. Les frégates, les corvettes envoyées en croisière auront, si leur croisière est heureuse, des prises à pourvoir de matelots et de capitaines; si elles livrent un combat, elles subiront des pertes que rendra plus sensibles l'extrême faiblesse de leur état-major. Il n'est qu'un officier qui puisse rem-

navigation à vapeur réclament à juste titre les secours de l'État. Je voudrais, en les leur accordant, leur imposer pour condition première l'emploi exclusif de ces braves officiers dont la surabondance serait pour notre service une gêne en temps de paix, dont l'insuffisance numérique deviendrait un mal irrémédiable en temps de guerre. Tout officier employé par le commerce conserverait le tiers de ses appointements et son rang sur la liste de la marine, mais donnerait immédiatement lieu à une promotion. Il ne rentrerait dans le service actif qu'à la condition de trouver un autre officier qui en voulût sortir; autrement il continuerait à supporter les inconvénients de la disponibilité, comme il en aurait eu les avantages[1]. C'est par de semblables tempéra-

placer un officier. Plus d'un navire (j'en pourrais citer les noms) appartenant à la marine anglaise aussi bien qu'à la nôtre, a été pris pendant la dernière guerre, par suite de circonstances qui firent tomber le commandement entre les mains d'officiers-mariniers. Je l'avoue, cependant, je ne voudrais pas d'officiers qu'une longue interruption de service eût déshabitués de la mer. Mais je crois que le lieutenant de vaisseau ou le capitaine de frégate qui, parvenu à l'âge où l'éducation militaire est complète, prendra le commandement d'un paquebot à vapeur ou d'un clipper envoyé dans les Indes, ne perdra rien de sa valeur à ce métier. Du reste, c'est moins une solution que je veux indiquer qu'un problème sur lequel je me permets d'appeler l'attention. Quand on aura reconnu l'insuffisance de nos cadres, il faudra autre chose que de l'argent pour les remplir. On peut construire un vaisseau en deux ans. On en met au moins dix pour faire un officier.

1. Ce ne serait pas une disposition sans précédents. L'ordon-

ments que l'Angleterre arrive à maintenir cet état formidable qui lui permet de prolonger des luttes où chaque période qui se succède nous trouve de moins en moins redoutables, de plus en plus hors d'haleine. Nous avons déjà en dépôt sur les bâtiments du commerce des marins que nous avons sagement pris soin d'instruire, que, pendant trois années, nous avons nous-mêmes façonnés à toutes les habitudes de notre service, à tous les exercices militaires; plaçons donc aussi sur ces bâtiments une réserve d'officiers auxquels, lorsque la guerre surviendra nous pourrons tout demander sans être tenus de leur rien apprendre, car nou saurons mis dix ans au moins à les former.

Préparer des relais à notre marine pour le jour des grandes épreuves, calmer autant que possible dans ce corps, où les capacités ne sont que trop nombreuses, le désir de changer de situation en rendant peu à peu chaque situation meilleure, ne jamais immoler les uns à la satisfaction des autres, éviter les abus, mais ne pas appeler de ce nom les chétifs avantages qui ont eu de tout temps le privilége d'enflammer le zèle des envieux bien plus assurément que celui des bons citoyens, tel devrait

nance du 1er juillet 1814 avait établi que les officiers de la marine royale qui voudraient naviguer *au commerce* recevraient le tiers de leurs appointements, et pourraient être, quand il y aurait lieu, rappelés à l'activité.

être en France le programme de tous les hommes d'État qui reconnaissent la nécessité d'assurer à notre pays une bonne et grande marine. Ce serait sans contredit un excellent programme, et ce ne serait pas d'ailleurs un programme nouveau, car ce fut, à peu de chose près, celui que, pendant son trop court ministère, avait adopté M. Hyde de Neuville[1].

1. « Jamais, disait le 23 juillet 1828 M. Hyde de Neuville s'adressant à la chambre, jamais je n'aurai le triste courage de chercher des économies dans ces réformes brusques, sévères, qui portent la désolation au sein des familles qu'elles atteignent. L'État ne doit jamais s'enrichir par des duretés. Il faut toucher le moins possible aux existences créées, respecter religieusement les droits acquis, et *faire porter les économies avant tout sur les choses*.... Je ferai cesser les abus, je ne ferai point verser de larmes. »

CHAPITRE XVIII.

Le testament d'un marin.

Me voici arrivé au terme de ma carrière; je puis reporter un regard tranquille vers le passé. Suivant l'expression de l'apôtre, j'ai bravement soutenu le combat de la vie; aujourd'hui l'éternel repos sera le bienvenu. Je suis loin de me plaindre de la Providence; quand j'étais jeune, elle a mesuré mes épreuves à mes forces et elle a béni ma vieillesse. Si j'avais à recommencer une nouvelle existence, je ne choisirais pas une autre profession que celle qui m'a procuré de bonne heure un rang honorable dans le monde. J'ai toujours aimé la marine pour elle-même, et je ne puis revoir la mer sans la saluer avec une sorte de respect. C'est à la mer que j'ai dû mes premières émotions; c'est elle qui m'a fait homme, qui m'a nourri, qui console encore mes vieux jours par les souvenirs qu'elle m'a laissés. Je ne saurais donc me faire à l'idée que ce patrimoine commun du genre humain puisse devenir le

domaine exclusif d'une nation quelconque. Une guerre malheureuse pourrait enlever à la France une portion de son territoire; la France en serait moins affaiblie, moins diminuée, que si elle se résignait jamais à ne plus être qu'une puissance continentale. Avant de disparaître de la scène du monde, je voudrais rendre à mon pays un dernier service, lui rappeler par quelles phases j'ai vu passer cette marine que je laisserai, s'il plaît à Dieu, florissante, et lui montrer ce qu'il faut faire encore pour consolider un édifice que nous avons mis quarante années à construire.

Sous Louis XVI, au moment de mes premiers pas dans la vie, sinon dans la carrière maritime, nous n'avions qu'une armée peu considérable; en revanche, nous nous proposions d'entretenir un établissement naval qui ne le cédât, sous aucun rapport, à celui de l'Angleterre. Nous possédions alors des colonies, un commerce maritime, des institutions, qui assuraient largement le recrutement de notre flotte. Aussi, dès que les hostilités éclatèrent, au mois de juin 1778, nous nous trouvâmes prêts à prendre résolûment l'offensive. La flotte de d'Orvilliers, réunie à Brest, avait, comme son amiral, « une pleine confiance dans la protection du Dieu des armées, » et le 9 juillet elle suppliait M. de Sartines « d'obtenir du roi la permission d'entrer dans la Manche et d'y aller attaquer l'amiral Keppel jus-

que dans ses rades, s'il s'obstinait à n'en point sortir. » Ce fut l'époque où nous avions à la fois de bons et de gros bataillons; ce serait celle dont je voudrais qu'il me fût permis d'entrevoir le retour. Au début de la révolution, la situation n'était pas changée; elle était peut-être meilleure encore. La dissolution de l'ancien corps d'officiers nous porta une profonde atteinte. Cependant l'année 1794 vit la flotte de Villaret-Joyeuse, sortant de Brest pour offrir le combat à la flotte de l'amiral Howe, assurer ainsi l'arrivée d'un immense convoi attendu d'Amérique. La journée du 13 prairial fut la dernière bataille offerte à l'ennemi par la marine française. A partir de ce jour, notre infériorité s'accroît si rapidement, notre confiance est tellement ébranlée, que nous ne livrons plus que des combats défensifs. Pendant cette période douloureuse, la marine n'en révèle que mieux son extrême importance; son concours fait réussir une grande expédition, ses hésitations en font échouer une plus grande encore. Il y a donc consolation et profit à étudier l'histoire de notre marine, même en ses plus mauvais jours.

Malte et l'Égypte n'étaient pas d'insignifiantes conquêtes. Ces deux possessions nous donnaient la route des Indes et l'empire de la Méditerranée. Sans la flotte de Brueys, nos armées n'auraient trouvé ni le chemin de Malte ni celui de l'Égypte. Cette flotte

n'était pas, comme on l'a souvent répété, une flotte de transport. Jamais le général Bonaparte n'eût commis la folie d'exposer à une traversée de quatre cents lieues une armée qui n'eût point été sous la protection d'une flotte de guerre. Qu'on relise les Mémoires que Napoléon dictait à Saint-Hélène, on verra qu'il se croyait assuré de battre la flotte de Nelson, s'il la rencontrait, et les raisons qu'il en donne me paraissent, je le dis hautement, très-plausibles[1]. Voilà ce qui explique la téméraire lenteur avec laquelle l'immortel capitaine s'avançait vers l'Égypte. Il ne croyait point qu'il y eût lieu de surprendre un passage qu'on pourrait au besoin forcer. Lorsque plus tard il voulut envahir l'Angleterre, il n'avait qu'un détroit de quelques lieues à franchir, cinq ou six heures au plus à demander aux

1. « L'escadre française, profitant du grand nombre de bâtiments légers qu'elle avait, s'éclairait très au loin, de sorte que le convoi n'avait rien à craindre, et pouvait, aussitôt qu'on aurait reconnu l'ennemi, prendre la position la plus convenable pour rester éloigné du combat. Chaque vaisseau français avait à son bord cinq cents vieux soldats, parmi lesquels une compagnie d'artillerie de terre. Depuis un mois qu'on était embarqué, on avait deux fois par jour exercé les troupes de passage à la manœuvre du canon. Sur chaque vaisseau, il y avait des généraux qui avaient du caractère, l'habitude du feu, et étaient accoutumés aux chances de la guerre. L'hypothèse d'une rencontre avec les Anglais était l'objet de toutes les conversations. Les capitaines de vaisseau avaient l'ordre, en ce cas, de considérer comme signal permanent et constant celui de prendre part au combat et de soutenir ses voisins. » (*Mémoires de Napoléon.*)

dieux. Il ne s'y hasarda point; il voulait qu'une flotte supérieure à celle de l'ennemi couvrît le passage qu'il allait tenter. Les combinaisons par lesquelles il préparait en silence ce grand résultat ont excité l'admiration de tous les hommes de guerre. Dans ces combinaisons, le rôle principal n'était pas réservé à l'armée de Boulogne; il appartenait aux flottes de Villeneuve et de Gantheaume.

A tort ou à raison, l'Empereur considérait la suprématie navale de l'Angleterre comme incompatible avec la grandeur et la sécurité de la France. Ce fut cette suprématie qu'il alla poursuivre dans la péninsule ibérique, en Allemagne, en Hollande, et jusqu'au delà du Niémen et de la Vistule. Que ne se borna-t-il à consacrer à la restauration de notre marine la prodigieuse puissance de travail dont nos archives ont gardé de tous côtés la trace! Mais l'Empereur ne pressentait que trop bien les lenteurs et les difficultés de cette tâche, qu'il demandait aux plus fatales inspirations de son génie d'abréger. Les premiers éléments d'une marine, les matelots et les officiers, lui manquaient. Supposons un instant qu'en 1806 la situation eût été ce qu'elle est aujourd'hui, que l'ancien matériel naval fût tout à coup devenu inutile, que les deux flottes eussent été par conséquent à refaire sur nouveaux frais, que, dans une très-large proportion, le matelot eût pu, à bord de ces vaisseaux ramenés aux conditions des anti-

ques galères, être sans les mêmes inconvénients qu'autrefois, remplacés par de vieux soldats aguerris[1]; supposons enfin que les plans de campagne

1. De tout temps, il a fallu, pendant la guerre, suppléer à l'insuffisance du personnel maritime par l'embarquement d'un nombre toujours croissant de soldats, mais il est évident que, lorsque la voile était le seul moteur du navire, il était plus facile de pourvoir ainsi au service de l'artillerie que d'assurer le service de la manœuvre. Par conséquent, plus le rôle de la manœuvre se simplifiera, moins la présence du soldat deviendra déplacée à bord d'un vaisseau de guerre. La flotte de d'Orvilliers, composée de vingt-cinq vaisseaux de ligne, sept frégates et trois avisos, présentait le 1er juin 1778 un effectif total de vingt et un mille trois cent quatre-vingt-quatre hommes, sur lesquels on comptait trois mille cinq cent neuf soldats appartenant à l'infanterie de marine ou à l'armée de terre. Le 24 mai 1779, il fallait encore demander deux mille hommes au comte de Langeron. L'inscription maritime en effet avait, dès le principe, donné tout ce qu'elle pouvait fournir. Pour combler les vides incessamment produits par les maladies et la désertion, ce n'était qu'à l'armée, ou à cette classe d'hommes connus sous le nom de *novices volontaires* qu'on pouvait avoir recours. Or, ces novices, aussi étrangers que les soldats au métier de la mer, leur étaient, suivant l'expression du comte Duchaffault, de beaucoup inférieurs par l'*espèce d'hommes*. Il fallait en outre les payer infiniment plus cher que les auxiliaires empruntés à l'armée, et cette considération avait bien sa valeur à une époque où les coffres de l'État étaient toujours vides et où la guerre ne pouvait se soutenir qu'à force d'expédients. Sans l'intervention des troupes de terre, l'armement de nos flottes eût donc été, je ne dis pas complétement impossible, mais fort compromis du moins, au début même de la guerre d'Amérique. L'escadre de la Méditerranée surtout éprouvait les plus grandes difficultés pour composer ses équipages. « On croirait, monseigneur, écrivait au ministre le chevalier de Fabry nommé au commandement des vaisseaux destinés à croiser entre Malte et la Sicile, on croirait, en voyant votre

et les manœuvres qui ne convenaient avant l'apparition des vaisseaux à vapeur, qu'à une armée de terre se fussent trouvés subitement applicables à la guerre maritime : qu'eût fait le vainqueur de

impatience, que nous partons bien complets et avec des équipages admirables. Il me manquait à la revue d'hier vingt canonniers et cinquante-trois matelots. Les autres vaisseaux sont dans le même état. Et quels hommes, Dieu des armées ! que ceux avec lesquels nous désirons cependant de combattre les Anglais ! »

Si tels étaient les embarras d'une époque de gloire et de prospérité, quels durent être ceux de la fatale période où les proscriptions, les réquisitions outrées, la famine avaient à peu près tari les principales sources de notre inscription maritime ! Aussi a-t-on vu le contre-amiral Martin livrer un grand combat naval avec une escadre qui, sur quinze mille hommes, ne comptait pas trois mille matelots. Je ne mets pas en doute qu'aujourd'hui un vaisseau à vapeur, dont l'équipage est d'environ neuf cent cinquante hommes, ne fût parfaitement armé si, en lui laissant la moitié de son effectif choisie dans les diverses spécialités maritimes, on complétait ce demi-équipage *d'élite* par l'embarquement de soldats *d'élite aussi*, autrement dit par l'adjonction d'un demi-bataillon de zouaves ou de chasseurs à pied. Le contingent annuel a souvent fourni à nos vaisseaux plus de la moitié de leur équipage, et les vieux soldats, dont je recommande éventuellement l'emploi, vaudront bien les *landmen* des escadres anglaises, ou les *novices volontaires* du comte Duchaffault.

Ai-je besoin d'ajouter que ce n'est pas en temps de paix, ni même dans les circonstances habituelles du temps de guerre, que je voudrais faire appel au concours de l'armée ? Je puis préférer, pour compléter nos équipages, des soldats aguerris à des *recrues;* je ne les préfère pas à des *marins*, et ce nom de marin, je l'accorde volontiers à tout homme de l'intérieur de la France qui compte déjà une année ou dix-huit mois de navigation. Je ne demande qu'une chose, c'est qu'on soit convaincu que, du jour où l'on aura su se créer de bons cadres, si l'on a des vais-

Marengo et d'Austerlitz? Il se fût peut-être souvenu des marches aventureuses, des concentrations foudroyantes auxquelles il avait dû, dans les plaines de l'Italie, les défaites successives d'armées deux

seaux, on ne manquera pas d'hommes pour les monter. Ce qui est une vérité aujourd'hui eût été fort contestable, il y a douze ou quinze ans, mais alors nous ne possédions pas le vaisseau à vapeur. J'ai toujours été peu favorable, je dois le dire, à l'embarquement d'une garnison sur les bâtiments de la flotte. Je n'entends pas renoncer à cette opinion, quand j'admets qu'un vaisseau à vapeur sera fort bien armé si l'on fait entrer au besoin dans la composition de son équipage trois ou quatre compagnies de zouaves. En effet, j'indique un expédient, je ne propose pas une règle. Je ne propose pas d'armer des vaisseaux en temps de paix pour amariner des soldats, mais bien pour aguerrir des marins. Il y a là une distinction capitale. Seulement, j'ai dans l'efficacité de mon expédient une telle confiance, que j'y vois la possibilité d'avoir une grande marine et de faire la guerre d'escadres, possibilité que je n'aurais pas attendue de la levée en masse, à laquelle certains esprits, très-pratiques cependant, voudraient condamner, dès le début des hostilités, notre inscription maritime, sans réfléchir que l'inscription est une tour qui ne répare pas ses brèches, et que si on l'épuise du premier coup, on sera exposé à embarquer un jour un bien plus grand nombre de soldats ou de conscrits que je n'en voudrais admettre sur aucun de nos navires de guerre. Je ne crois pas assurément que la marine et l'armée aient jamais le moindre intérêt à se confondre, mais je vois beaucoup de raisons pour que, dès aujourd'hui, la marine et l'armée s'entr'aident. Si le fusilier marin doit se tenir prêt à prendre sa part de dangers et de gloire dans les descentes, le soldat doit aussi se préparer au rôle que peut lui réserver l'avenir dans les batailles navales. Ce soldat, dira-t-on, n'aura pas le *pied marin.* C'est un inconvénient sans doute, mais les matelots que recrutera l'ennemi dans les rangs de sa flotte marchande auront-ils le *cœur militaire?* Et de quel côté se trouvera le plus grand désavantage?

ou trois fois plus nombreuses que la sienne. A coup sûr, il ne se fût point abandonné au funeste rêve du blocus continental.

La Restauration et le gouvernement de Juillet eurent aussi l'ambition de rendre à la France une grande marine; mais on vit se reproduire les obstacles qui avaient arrêté le génie de l'Empereur, et il fallut encore se mouvoir dans un cercle vicieux. Le développement de la marine militaire exigeait avant tout celui de la marine marchande; la marine marchande réclamait un grand établissement colonial, et cet établissement ne pouvait se fonder que sous la protection d'une marine de guerre respectable. On cherchait en vain une issue à ces mutuelles impossibilités. Contenue forcément dans son extension, la marine française, sous les règnes de Louis XVIII, de Charles X et de Louis-Philippe, n'en figure pas moins avec honneur dans tous les événements de quelque importance. Les vaisseaux de l'amiral Hamelin et de l'amiral Duperré complètent en 1823 l'investissement de Cadix. C'est le premier signe de la renaissance de notre marine. A partir de ce moment, les succès de nos escadres s'enchaînent, se répètent à intervalles de plus en plus rapprochés, et semblent, s'il est permis de s'exprimer ainsi, procéder l'un de l'autre. Navarin vient à peine de rétablir aux yeux de nos anciens adversaires le prestige de nos armes, que déjà le dé-

barquement de Sidi-Ferruch prépare le débarquement d'Old-Fort. Sans la marine, on ne saurait trop le redire, nous n'eussions eu raison ni d'Ibrahim-Pacha en Morée ni d'Hussein-Dey à Alger; nous eussions laissé impunies les offenses dont s'étaient rendus coupables envers nous le Portugal en 1831, le Mexique en 1838, le Maroc en 1844; nous n'eussions fait ni expéditions de Crimée, ni campagnes de Chine. Malgré le rang secondaire auquel semble la condamner l'infériorité numérique de son personnel, la marine française justifie donc amplement, de 1821 à 1855, la sollicitude dont elle est devenue l'objet. Elle ne rend pas seulement d'éminents services, elle fait plus, elle inscrit dans nos fastes militaires des journées dont nos rivaux eux-mêmes se chargent de nous faire apprécier la gloire. Je ne veux parler ici ni de Saint-Jean-d'Ulloa, ni de Mogador, ni du combat d'Obligado, quoique ce soient aussi de glorieuses journées; mais quelle marine a jamais tenté rien de plus vigoureux, rien de plus téméraire que l'entrée de vive force d'une escadre à voiles dans le Tage? Je ne m'étonne pas de l'émotion que manifesta aussitôt l'Angleterre. Les plus beaux jours de la marine française semblaient revenus. Je connais peu de faits d'armes maritimes comparables à celui-là. Pour l'accomplir, il a fallu de la part de l'amiral Roussin une rare décision, une singulière confiance dans la fermeté de ses capi-

taines et dans l'effet moral que produirait la présence d'une escadre se montrant inopinément sous les murs d'une grande ville à la fois capitale et cité commerçante. Chercherons-nous dans des faits plus récents de nouveaux titres de gloire, de nouveaux gages de confiance? Sous les murs de Sébastopol et sous ceux de Kinburn, dans la mer d'Azof comme à l'embouchure du Pei-Ho, avons-nous été inférieurs à nos alliés, infidèles au souvenir de Navarin? N'avons-nous pas prouvé, de telle façon qu'on ne nous le conteste plus, qu'un vaisseau français est aujourd'hui l'égal de tout autre vaisseau étranger? Les deux gouvernements qui ont précédé le second empire nous ont donc légué une bonne marine : il reste à nous en donner une grande; c'est la pierre angulaire qu'il s'agit de sceller. Les marines secondaires ne peuvent vivre que lorsqu'elles ne causent pas d'ombrages. La nôtre, depuis la dangereuse notoriété qu'elle s'est acquise, n'a plus d'autre alternative que de s'effacer complétement ou de grandir encore. Telle est la conviction que je voudrais faire partager à tous ceux que préoccupent les destinées de notre établissement naval.

Deux fois dans l'espace de quelques années, nous avons eu l'occasion de rétablir un équilibre auquel, depuis un demi-siècle, il nous était défendu d'aspirer : la première fois en 1852, lorsque le vaisseau à vapeur vint mettre à néant la marine à voiles, la

seconde en 1855, lorsque le navire cuirassé eut menacé de la même déchéance le vaisseau à vapeur. Au début de ces deux périodes, toutes les puissances maritimes partaient du même point; les plus actives devaient arriver les premières au but. C'est volontairement que nous nous sommes laissé devancer : fut-il jamais gage plus éclatant de notre modération? car, je le dis avec une sincérité aussi exempte de crainte que de flatterie, je suis de ceux qui refusent de voir dans cette conduite une nouvelle preuve de notre imprévoyance. Il me paraît en effet difficile que nous songions à posséder à la fois une marine prépondérante et une armée qui sera longtemps encore la première du monde. Tout ce que je demande, c'est que notre flotte ne reste point à la merci d'une flotte rivale qui se développerait outre mesure, c'est que nous ne mettions pas seulement notre sécurité dans la qualité de nos vaisseaux, mais que nous en comptions aussi quelquefois le nombre; c'est que, dans nos efforts, nous ne nous laissions point ébranler par des clameurs qui ont le double objet d'arracher à un peuple économe des subsides, d'inspirer à un peuple crédule une satisfaction présomptueuse. Si, dans les conditions où se trouve aujourd'hui notre marine, elle peut encore inspirer à nos voisins de réelles et sincères inquiétudes, je la félicite de l'hommage que ces appréhensions, si peu dignes pourtant d'un grand

peuple, semblent rendre involontairement à sa bonne organisation et à sa discipline. Je n'en trouverais pas moins peu prudent et peu généreux de notre part d'exposer nos escadres à des luttes toujours inégales. Les meilleures armées s'usent promptement à ce terrible jeu, et leur moral n'y résiste pas longtemps. Sans doute, quand l'organisation militaire des deux flottes a la même valeur, on peut quelquefois compenser l'infériorité numérique par la vitesse. La marine qui ne peut avoir l'espoir d'être la plus nombreuse, doit au moins chercher à être la plus rapide. C'est le premier but qu'elle doit se proposer; mais par quel artifice peut-elle se flatter de l'atteindre? Les arsenaux, au temps où nous vivons, n'ont plus guère de secrets. Nos plus ingénieuses découvertes nous donneront à peine sur l'ennemi l'avance de quelques jours. La supériorité de vitesse est d'ailleurs un avantage infiniment plus précaire pour une escadre que pour un croiseur isolé. Rassemblez huit ou dix vaisseaux rapides : s'il en est un seul dont la machine s'arrête, voilà l'escadre entière obligée de le sacrifier ou de l'attendre. C'est pour avoir voulu protéger le vaisseau *le Zélé*, démâté pendant la nuit par un abordage, que le comte dé Grasse fut conduit à livrer malgré lui le combat de la Dominique. Nous ne pouvons donc sans danger mettre notre confiance dans un avantage que la moindre avarie peut nous

enlever. Quel que soit le degré de perfection qu'atteignent nos constructions maritimes, l'importance de notre établissement naval ne s'en mesurera pas moins au chiffre de notre budget. Cependant, si nous dépensons notre argent avec plus de fruit et d'intelligence que ceux qui n'ont point nos charges militaires, il nous sera peut-être permis d'en dépenser moins qu'eux et d'arriver à peu près aux mêmes résultats.

Dans quelle voie, dans quel sens nous convient-il donc de développer notre marine? Mon sentiment à cet égard ne saurait être douteux : il ressort, si je ne m'abuse, de l'ensemble même de ces récits; mais, sur un point aussi essentiel, je tiens à formuler nettement mon opinion. Ce sera en quelque sorte mon testament militaire.

De plus riches que nous peuvent se donner le plaisir d'éparpiller leurs ressources et de dissiper de cent façons leurs crédits. Nous ne pouvons errer ainsi à l'aventure. Il nous faut choisir une bonne fois notre sentier et n'en plus sortir. Voici, quant à moi, celui que j'indique. Pour la puissance que la nature a placée en face de l'Angleterre, je ne comprends pas de marine possible sans une *flotte de ligne*, c'est-à-dire sans une force homogène dont chaque unité puisse figurer dans une ligne de bataille. En dehors de cette flotte, je ne vois plus d'utiles que des avisos ou des canonnières rapides, qui

ne sont, à tout prendre, qu'une autre espèce d'avisos. Si la flotte de ligne est bien ce qu'elle doit être, les garde-côtes eux-mêmes deviendront superflus. Nous aurons, nous aussi, nos remparts de bois; mais, tout en protégeant nos rivages, ces remparts mobiles seront assez rapides pour menacer les rivages de l'ennemi. Je répudie donc hautement tout sacrifice qui ne tend pas à augmenter directement notre flotte de ligne. Constituer sans délai le corps de bataille de la marine française, l'entourer de rapides et actifs éclaireurs est un soin si urgent, que pour le moment c'est le seul qui me touche. Les frégates de croisière, les batteries flottantes, les canonnières à petite ou moyenne vitesse, les vaisseaux garde-côtes, les transports, les transports surtout, n'ont pas mes sympathies. Je crois, en un mot, à l'avenir de la marine française, et je ne veux pas lui rendre tout combat impossible : je réclame pour elle la flotte de d'Orvilliers. Que de plus audacieux mettent leur confiance dans la flottille de Boulogne, et oublient, s'ils en ont le courage, les escadres sans l'appui desquelles cette flottille n'a jamais dû quitter le port!

Il y a deux années à peine, j'aurais dit aisément quels vaisseaux étaient les véritables bâtiments de ligne et devaient par conséquent composer le fonds de notre armée navale. La question a beaucoup perdu aujourd'hui de sa simplicité. Pour la ré-

soudre, il ne faut pas craindre de demander son secret à l'avenir.

Dès l'année 1824, un officier qui posa le premier dans notre marine les vrais principes de l'artillerie navale et eut le pressentiment de la plupart des progrès que notre époque devait réaliser, M. le capitaine de frégate de Montgery, n'hésitait pas à prédire que les navires à vapeur, les projectiles creux, *les vaisseaux couverts de métal*, les navires sous-marins, « opéreraient des changements analogues à ceux produits dans les quatorzième et quinzième siècles par la boussole, la poudre à canon, l'imprimerie et la découverte du nouveau monde[1]. » Cette prophétie, remarquable surtout par le temps où elle fut faite, s'est déjà vérifiée en partie; la marine à voiles, comme instrument de

1. « L'exemple donné par les trois principales puissances maritimes, ajoutait M. de Montgery, sera nécessairement suivi par toutes les autres, et les projectiles creux acquerront dans la marine une vogue générale, mais passagère. On reconnaîtra bientôt qu'ils ne produiraient aucun effet décisif contre des navires *bardés de fer ou d'acier*. Les anciens couvraient parfois de fer ou d'airain les navires, les hélépoles et d'autres grandes machines en bois. Les modernes ont plusieurs fois reproduit ce procédé.... En 1782, le capitaine Verdun de La Crêne proposa ce système au colonel d'Arçon pour les batteries flottantes que l'on destinait à agir contre Gibraltar.... Dans nos dernières guerres, on barda de fer plusieurs radeaux qui défendaient un passage dans les lagunes de Venise.... A New-York, en même temps que M. Stevens perfectionnait la fabrication des obus, on essayait de former des murailles de vaisseau impénétrables. Des barreaux de fer de cinq

guerre, a dû céder la place à la marine à vapeur, et déjà une troisième marine menace de succéder incessamment aux deux autres. Un navire sans armure ne méritera plus bientôt le nom de navire de guerre [1]. Grâce à une impulsion toute-puissante et à la facilité avec laquelle nous sommes arrivés à travailler les métaux, les rêves de 1824 sont devenus des réalités en 1855. Nos vaisseaux, sans rien perdre de leur rapidité, vont s'armer de pied en cap et revêtir une cuirasse de fer sur laquelle les plus gros boulets viendront s'amortir [2]. Voilà, je suis très-porté à le croire, les futurs éléments de

pouces d'équarissage furent encastrés dans un but en bois de chêne épais de vingt pouces. Des boulets du calibre de 32, tirés de près contre ce but, avec de fortes charges de poudre, ne purent y pénétrer. »

1. Dans les essais faits à Brest en 1823 sur le canon Paixhans, la commission reconnut que nul vaisseau, quelle que fût sa force, ne pourrait tenir, de 300 à 600 toises de distance, contre une batterie armée d'obusiers. « Une influence de ce canon à bombes qui brise et incendie si vivement les vaisseaux de bois, ce sera tôt ou tard, disait à cette époque M. Paixhans, l'adoption de vaisseaux en fer ou recouverts d'une armure suffisante contre l'artillerie. » — « Pour utiliser les vaisseaux déjà construits, disait de son côté M. de Montgery, il faudrait d'abord raser toute la partie des œuvres-mortes qui surmonte la batterie basse, encastrer sur toute la muraille un grillage en fer descendant jusqu'à huit pieds au-dessous de la flottaison. On donnerait cinq pouces d'équarrissage aux barres de ce grillage; elles se croiseraient à angle droit, et les mailles auraient trois pouces carrés. »

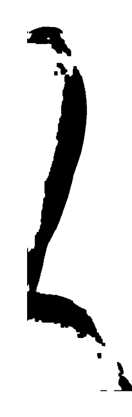
2. Les Anglais ont, il est vrai, fabriqué récemment des canons

la flotte de ligne. Ne dédaignons pas cette coûteuse nouveauté. Comme tout ce qui peut tendre à renouveler de fond en comble le matériel naval, c'est la Providence qui nous l'envoie.

Quelle surprise ce siècle merveilleux nous réserve-t-il encore? Ces bâtiments invulnérables iront-ils se heurter comme des béliers? Les verrons-nous s'accrocher à l'aide de griffes de fer, s'unir par les ponts volants de Duillius, s'incendier par un nouveau feu grégeois? A quelles luttes en un mot faut-il nous préparer? Tout ce que nous avons appris est-il devenu inutile, et sommes-nous, dans notre spécialité de marins, devenus inutiles nous-mêmes? S'il en était ainsi, je n'aurais pas à m'occuper du personnel naval. La marine ne serait plus qu'une question de matériel; mais ce n'est pas la première

dont les projectiles pleins traversent, assure-t-on, les plaques de fer les plus épaisses; mais, sans compter que, pour obtenir cette pénétration, les boulets doivent être lancés de très-près et frapper le métal normalement, il n'en reste pas moins aux navires cuirassés l'incontestable avantage d'être impénétrables aux obus, impénétrables aussi, dès que la distance augmente, aux projectiles pleins qui porteraient le ravage sur des navires en bois jusqu'au delà de 5 ou 6000 mètres. Le canon Armstrong n'est donc, par son immense portée, qu'un argument de plus en faveur des navires cuirassés. Quelle que soit l'artillerie que vous inventiez, vous trouverez peut-être le moyen d'ébranler, de détruire à la longue les plus fortes cuirasses, vous ne serez jamais conduits à opposer des navires sans cuirasse à des bâtiments cuirassés. Nul vaisseau ne saurait donc, pour entrer en ligne, se passer d'armure, alors même qu'il n'existerait plus d'armure invulnérable.

fois que de pareils doutes réclament une réponse. Quand la cause de la marine à vapeur parut définitivement gagnée, nous dûmes nous demander si les études qui avaient occupé notre vie, si les connaissances qui faisaient de notre profession une spécialité complétement inabordable pour les profanes, n'allaient pas perdre une grande partie de leur importance. L'expérience a parlé. Les meilleurs marins d'autrefois sont restés les meilleurs officiers d'aujourd'hui. Seulement le métier, il faut bien le dire, est devenu accessible à un plus grand nombre d'aptitudes. La science de la manœuvre, qui, dans la marine à voiles, était le privilége de quelques natures particulièrement douées, cette science si brillante et si délicate à laquelle nous devions nos principales jouissances, s'est trouvée mise par le moteur nouveau à la portée des coups d'œil les moins prompts, des intelligences que la marine à voiles trouvait le plus rebelles. Les bons manœuvriers n'en ont pas été moins rares, les manœuvriers suffisants sont devenus plus communs. En présence de cette révolution, notre rôle eût cessé d'avoir la même dignité et le même intérêt, si la science de la manœuvre eût été notre profession tout entière, si elle en eût même été la partie essentielle. La vapeur, Dieu merci, ne nous avait retranché que la moitié de notre domaine; il nous restait la science qui ne s'acquiert qu'au prix de longues épreuves,



et sans laquelle tous les progrès de l'art naval ne garantiraient pas longtemps la frêle existence de ces navires rapides que n'arrêteront désormais ni la nuit ni les tempêtes. Cette science, on l'a nommée : c'est celle de la navigation.

Naviguer aujourd'hui, c'est se porter, quel que soit le vent qui souffle, sur les côtes les plus dangereuses, c'est s'avancer à tâtons dans des canaux sinueux, c'est passer de longues nuits en proie à des doutes cruels, ou courir résolûment devant soi en fermant les yeux au péril. Les précautions qu'autorisait la marine à voiles ne sont plus de saison. En avant! en avant toujours! Il n'y a plus avec la vapeur d'excuse pour ne pas partir ou pour ne point arriver. Ne vous laissez donc pas persuader que la vapeur a pu aplanir tous les chemins, apaiser toutes les tourmentes, qu'il suffit aujourd'hui d'être savant, et qu'il est devenu inutile d'être marin. Je ne dédaigne pas, Dieu m'en préserve, une marine instruite; mais je veux avant tout une marine aguerrie. Quelle marine eut plus d'instruction que la marine espagnole vers la fin du siècle dernier et fut moins préparée à braver les hasards des combats ou la colère des éléments? A la même époque, la France soutenait presque seule la lutte où elle avait l'Angleterre pour ennemie et l'Espagne pour alliée. Elle avait subi, quelques années auparavant, de grands désastres. Pour se mettre en me-

sure d'engager une nouvelle guerre, il lui avait fallu obérer ses finances et vider ses arsenaux. Heureusement elle avait conservé cet excellent corps d'officiers au milieu duquel j'ai vécu, ce corps tout imbu des traditions d'une profession héréditaire, qui ne perdait jamais de vue les flots de l'Océan, qui naissait, grandissait, mourait sur des côtes constamment battues de l'orage, et, depuis près de deux cents ans, répétait avec orgueil le dicton de la vieille Armorique : *la mer est aux Bretons.* Avec de pareils éléments, la restauration de la marine française était facile. Les officiers de vaisseau n'étaient pas seulement, avant la Révolution, des officiers : ils étaient, si l'on peut s'exprimer ainsi, les membres d'une grande corporation militaire engagée d'honneur envers le souverain et envers le royaume à protéger nos colonies et à défendre nos côtes. L'histoire de la marine française sous les derniers règnes de la monarchie ne serait autre chose que l'histoire de la noblesse provençale ou bretonne. Pour cette vaillante chevalerie maritime, la guerre était un incident qui se représentait à intervalles presque réguliers. Il y avait peu de capitaines qui ne comptassent quatre ou cinq campagnes et autant de combats. Quand une marine s'appuie sur une pareille base, elle peut bien avoir à redouter de passagères éclipses ; elle ne saurait périr. Elle s'impose au pays comme une nécessité sociale tout autant que comme une néces-



sité politique. Le cardinal Fleury lui-même, si épris qu'il pût être des douceurs de la paix et des bienfaits d'une étroite économie, eût abattu les fortifications de Lille ou de Strasbourg avant d'oser porter atteinte à la constitution de ce grand corps, qui se croyait fermement le premier boulevard de la France. Il laissait pourrir les vaisseaux, se vider les magasins; il tenait pour sacrés les priviléges du corps royal de la marine.

Nous ne verrons pas renaître un pareil esprit; ce serait un puéril espoir que de s'en flatter[1]. Il n'en est pas moins vrai que lorsque vous aurez donné à notre flotte un bon corps d'officiers, vous aurez plus fait encore pour ses succès futurs que si vous aviez grossi son effectif de plusieurs vaisseaux. Aussi, quel est le but que je me suis proposé en commençant le travail que doivent terminer ces réflexions ? J'ai cherché dans mes souvenirs les ensei-

1. Il existe cependant encore en Europe une monarchie militaire où la marine est restée l'objet d'une sollicitude tout exceptionnelle qui se manifeste chaque année par de nouveaux bienfaits. Ce n'est pas le développement matériel de la marine russe que nous aurions intérêt à étudier, mais bien plutôt les dispositions éminemment libérales par lesquelles le grand-duc Constantin s'est efforcé d'améliorer le sort de la grande famille à la tête de laquelle la confiance de l'empereur l'a placé. Il se publie depuis plusieurs années à Saint-Pétersbourg, sous le patronage même du prince, un recueil périodique qui s'est proposé pour modèle nos anciennes *Annales maritimes*. Il est fâcheux que ce recueil si digne d'intérêt demeure, sous son enveloppe slave et faute d'un traducteur, lettre close pour nous.

gnements qu'il pouvait être utile d'offrir à nos futurs hommes de mer. C'est dans cette jeune élite recrutée chaque année que je veux voir avant tout la force de la marine française. Tous ces compagnons d'armes auxquels j'ai survécu lui crieront avec moi du fond de leur tombeau : « Courage et patience! vous avez l'avenir devant vous. Ne vous laissez pas effrayer par ce que nous avons souffert. Nous sommes venus dans une époque ingrate où tout semblait nous trahir à l'envi, tout, jusqu'aux vaisseaux qu'on nous mettait sous les pieds. Dans de meilleures circonstances, nous vous eussions laissé des exemples non moins rassurants que ceux qui nous avaient été légués à nous-mêmes par les héros de la guerre d'Amérique, car plusieurs d'entre nous étaient de vrais marins, des marins comme peu de gens le seront aujourd'hui. C'est parce que nous avons senti quelle énergie inspire; quelles ressources suggère au moment du danger la longue pratique de l'élément sur lequel on doit manœuvrer et combattre, que nous avons le droit de vous prémunir contre des tendances auxquelles un peuple de soldats n'est peut-être que trop enclin. Laissez faire la science, laissez-la réaliser chaque jour quelque nouvelle conquête; la science pourra bien rendre la suprématie navale de l'Angleterre plus difficile à maintenir, elle n'abolira pas de sitôt l'officier de marine. »

Un véritable homme de mer, qui put se vanter, au temps même de nos plus rudes épreuves, de n'avoir jamais rencontré une frégate ennemie sans l'avoir prise, détruite ou obligée à lui céder le terrain, le capitaine Bouvet, voulait que l'éducation de nos jeunes officiers se fît sur les côtes de la Manche et sur celles du golfe de Gascogne; il ne plaçait qu'en seconde ligne les campagnes lointaines. Je partage complétement cet avis. Les mers qui baignent nos côtes étant les plus difficiles et les plus périlleuses qui soient au monde, ceux qui auront appris à les affronter ne trouveront plus ni difficultés ni périls dans les autres parages. Quand l'officier de marine aurait consacré huit ou dix années de sa vie à s'initier aux détails les plus essentiels de sa profession, quand il aurait appris le pilotage sur nos côtes, la grande navigation au delà du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance, je voudrais m'occuper alors, mais alors seulement, de perfectionner son éducation militaire. Les escadres d'évolutions, ai-je besoin de le répéter, seront de tout temps, à mes yeux, les indispensables dépositaires des précieuses traditions dont chacun doit venir s'imprégner tour à tour. Malheur à l'officier qui ne peut achever son apprentissage à cette école! L'expérience de toute une époque maritime sera perdue pour lui! L'embarquement sur les vaisseaux de ligne ne devrait donc pas être, comme il l'est aujourd'hui, une pure

faveur du hasard; ce devrait être le privilége des lieutenants qui auraient pris ailleurs leurs deux premiers degrés, et peut-être, pour rendre pendant la paix cette école accessible à un plus grand nombre d'officiers, faudrait-il que les états-majors des vaisseaux fussent renouvelés tous les ans.

L'éducation de l'officier, voilà donc le grand point et l'affaire capitale. Il est pourtant quelques autres détails que je ne voudrais pas entièrement passer sous silence. Les meilleurs officiers ne sauraient se passer du concours de bons mécaniciens, de canonniers habiles, de gabiers même, que la marine marchande ne formera jamais qu'imparfaitement pour la marine de guerre. L'État (je n'hésiterais pas à lui imposer une obligation que seul il peut remplir) doit encore se charger de l'éducation de tous ces agents subalternes dont le rôle s'agrandit chaque jour. Si nous avions trop peu de matelots autrefois, c'est surtout de mécaniciens que nous pourrons manquer aujourd'hui. Qui ne connaît les terribles mécomptes de la marine à vapeur? Qui n'a entendu parler des brusques arrêts, des avaries soudaines auxquels sont constamment soumises les plus délicates des machines? Longtemps on aurait cru que nous n'avions en France qu'une marine de verre, tant l'insécurité de ces appareils était devenue vraiment décourageante. Était-ce la faute des mécaniciens ou celle des organes dont on leur confiait

la conduite? C'était, si je ne me trompe, la faute de l'homme aussi bien que celle de l'instrument. Maintenant que nous sommes parvenus à faire de bonnes et solides machines, nous serions sans excuse si nous les laissions entre des mains douteuses ou inhabiles.

Tout ce qui tient à la navigation m'inquiète bien plus en France que ce qui concerne le combat. Chez les Anglais, la responsabilité de la navigation se partage entre le commandant et le *master* [1]. Chez nous, elle appartient tout entière au commandant. On ne tarderait pas à regretter, j'en suis convaincu, si une guerre maritime éclatait, cet abus inconsidéré des forces humaines. Sans doute alors, instruits par l'expérience, nous irions demander à nos côtes des pilotes. Nos côtes, en ce besoin pressant, nous fourniraient-elles des hommes que l'on pût employer en dehors du cercle étroit où chaque pilote enferme d'ordinaire sa vie? L'institution des *masters*, commune à la plupart des marines étrangères, pénétrerait, je le sais, très-difficilement dans nos mœurs; mais je crois qu'on y pourrait suppléer par une institution qu'il s'agirait moins de fonder que de faire revivre. Les chefs de timonerie de nos jours ne sont que les successeurs dégénérés des

1. Les *masters* anglais ont la réputation de mieux connaître nos côtes que la plupart de nos officiers. Il est certain qu'ils en font, à la différence de nos officiers, l'objet d'études sérieuses qu'on voit se renouvelèr presque périodiquement.

pilotes-majors d'autrefois. Qu'on les recrute désormais parmi les meilleurs pilotes lamaneurs de nos côtes ou parmi les plus intelligents de nos capitaines caboteurs; qu'une solde élevée attire et retienne dans cette branche de la maistrance des hommes habitués dès l'enfance aux navigations difficiles, ayant pour ainsi dire reçu avec le lait maternel l'instinct du pilotage; que chaque station conserve le plus longtemps possible ses chefs de timonerie où ses pilotes-majors attitrés, et nous n'aurons plus à envier à la marine anglaise ses *masters*[1]. Le service des signaux, qui compose aujourd'hui la principale

1. C'est dans l'élévation progressive du chiffre de la solde que je vois la meilleure solution d'une question qui préoccupe aujourd'hui toute la marine : le recrutement de la maistrance. Il n'est pas seulement juste, il est inévitable que l'accès au grade d'officier soit ouvert aux sous-officiers de la flotte comme il l'est à ceux de l'armée. Mais il faut qu'il y ait de tels avantages pécuniaires à rester dans la maistrance, que la plupart des sujets qui pourraient devenir officiers s'interdisent eux-mêmes d'aspirer à ce grade.

Le décret du 25 janvier 1793 (article 1er, titre III), accordait aux premiers maîtres le rang et le traitement d'enseigne, ainsi que le droit de s'asseoir à la table de l'état-major. Les commandants de la marine firent connaître au ministre (on retrouvera ces documents dans nos archives) : « que le désir des maîtres en général était de pouvoir continuer à manger à leur plat, suivant l'ancien usage, afin de reverser sur leur indigente famille le bénéfice que la République leur allouait. Ces hommes précieux, accoutumés à une nourriture simple, voyaient avec peine s'échapper dans la dépense des tables un traitement qu'ils préféraient réserver pour augmenter l'aisance de leurs femmes et de leurs enfants. »

fonction de la timonerie, n'en sera plus qu'un détail secondaire. Le timonier, justifiant enfin le nom qu'il a gardé, aura retrouvé ses attributions importantes : il aura repris *le timon* du navire.

Sans avoir besoin de s'imposer des sacrifices exagérés, sans provoquer les puissances rivales à de folles dépenses, mais aussi sans cesser jamais d'observer et de suivre les progrès des marines qu'elle peut avoir un jour ou l'autre à combattre, la France doit avoir constamment présente à l'esprit la nécessité d'un bon armement dès le début de la guerre. Nous avons d'excellentes écoles, où se forment quelques-unes de nos spécialités maritimes. Nous ne tarderons probablement pas à créer, pour le même objet, d'autres écoles qui nous manquent encore. Sachons leur demander non-seulement de pourvoir aux besoins limités de la paix, mais aussi de nous préparer une importante réserve pour l'heure imprévue du combat. Cette réserve sera constituée le jour où l'on voudra préférer, en toute circonstance, l'emploi d'un homme d'élite à celui d'un conscrit. Je n'ai nulle envie de contester les excellents effets de la levée permanente. Je sais qu'en faisant passer successivement sous les drapeaux le personnel tout entier de l'inscription maritime, on s'assure aussi une réserve et qu'on se l'assure presque sans frais[1];

1. L'armement de l'escadre qui, en 1854, fut dirigée de Brest

mais n'oublions pas que si nous avons pu recueillir toutes les conséquences d'un système envers lequel on me reprocherait à tort de manquer de confiance, c'est parce que l'ennemi, aux prises avec les deux plus grandes puissances maritimes du monde, n'osait pas montrer un seul croiseur en mer. Supposons, au contraire, la mer occupée par les escadres ennemies, combien de ces vingt-six mille matelots qu'emploie en France la navigation au long cours, seraient assez heureux pour regagner le port? S'il fut jamais un soin digne de la sollicitude de l'administration, c'est précisément, ce me semble, celui de protéger le retour de tant d'hommes pré-

sur la Baltique, justifia, au delà même de toutes les espérances, la mesure adoptée en 1835. Cet armement, tardivement résolu fut improvisé en quelques mois. Pour l'accomplir, on leva les hommes qui comptaient déjà quatre, cinq et jusqu'à six années de service. On se procura ainsi d'excellents épuipages, imbus déjà des meilleures traditions militaires et dont l'organisation s'opéra sans effort dans le cours d'une seule traversée.

L'inscription maritime a été souvent l'objet de très-vives attaques et il faut s'attendre à voir de temps en temps ces assauts se renouveler. Les régimes d'exception répugnent à l'esprit de notre époque. On se plaint, non sans raison peut-être, que les charges de l'inscription détournent des professions maritimes bien des vocations et compriment par cela même le développement de la classe précieuse sur laquelle nous comptons pour le bon équipement de notre flotte. — Croit-on, ajoutent quelques critiques, que, si tous nos laboureurs pouvaient être jusqu'à l'âge de cinquante ans, appelés au moment le plus imprévu sous les drapeaux, nous aurions autant d'hommes qui se voueraient à la culture de la terre? Et pourtant le service maritime est une charge bien au-

cieux sur lesquels on voudrait imprudemment compter pour former les équipages de nos premiers vaisseaux.

Jadis, il y a trente ans à peine, on eût souri à l'idée d'entretenir une armée navale sur un pied permanent. On n'armait de vaisseaux que pour leur confier une mission. La campagne faite, l'incident vidé, les vaisseaux rentraient dans le port, les équipages étaient renvoyés dans leurs quartiers. Les choses se passaient alors pour la marine comme elles se passaient pour les armées de terre avant le règne de Charles VII. La Russie, la première, s'est accordé le

trement personnelle, bien autrement inexorable que le service militaire; car il n'admet pas de remplacement.— J'ai déjà dit à ce sujet toute ma pensée. A moins qu'on ne nous garantisse cinquante années de paix, je ne vois plus de marine possible en France, si l'on touche par quelque point essentiel à la constitution de l'inscription maritime. Mais je crois indispensable de prendre en sérieuse considération les réclamations des gens de mer et de ne rien négliger pour adoucir leur sort. Ainsi, dans ma pensée, tout homme qui aurait payé son tribut à la levée permanente et servi trois années sur les navires de l'État, ne devrait plus être rappelé au service sans toucher une prime de rengagement. Ce surcroît de dépense rendrait l'administration plus circonspecte dans ses appels et l'obligerait à ne recourir au second et au troisième ban de l'inscription que dans les cas d'urgente nécessité. J'accorderais également à l'homme de l'inscription non pas la faculté de s'exonérer du service moyennant le payement d'une somme fixée à l'avance, mais l'autorisation de se faire remplacer par un sujet appartenant à une catégorie qui serait pour le moment exempte de la levée, pourvu que le remplaçant fût valide, muni de bons certificats et n'eût pas dépassé l'âge de trente-cinq ans.

luxe d'une armée navale permanente ; en 1854, elle eût pu mettre en ligne, dès le début des hostilités, quarante-deux vaisseaux : vingt-neuf dans la Baltique, treize dans la mer Noire. L'Angleterre paraît résolue à imiter ce redoutable exemple. Seuls, nous nous contentons de tenir rassemblée dans les mers d'Europe une escadre d'évolutions, dont le chiffre normal a été fixé à neuf bâtiments. Je comprends que nous hésitions à suivre nos ombrageux alliés dans la voie dispendieuse où une prévoyance toujours en éveil les engage et qu'il nous convienne d'épargner à la politique cette nouvelle cause d'alarmes et d'irritation. Mettons-nous du moins en mesure d'improviser ce que nous nous interdisons d'accomplir avec la maturité convenable. Grâce aux heureuses dispositions insérées dans nos règlements, tout marin sortant d'une école spéciale peut, sans le moindre inconvénient aujourd'hui, remplir des fonctions inférieures à celles que lui assigne son certificat de capacité ; car le chiffre de la solde n'est plus déterminé pour ces sujets d'élite par le poste qu'ils occupent, mais par le brevet qu'ils possèdent. C'est ainsi qu'on pourrait, ou donner, en temps de paix, à chaque vaisseau de ligne un double jeu de gabiers et de canonniers, de fusiliers et de mécaniciens, ou partager un personnel presque entièrement composé d'hommes de choix, entre deux vaisseaux de même rang dont l'effectif serait à dessein réduit

de moitié. Cette dernière combinaison me semblerait de tous points préférable. Quel en serait donc, direz-vous, l'important résultat? Ce résultat, le voici, et il ne me semble pas à dédaigner. En fusionnant les deux équipages, on aurait, par une opération aussi prompte que simple, un bâtiment apte à faire campagne, un autre bâtiment réellement disponible et prêt à suppléer celui dont la machine se trouverait (ce qui n'arrive que trop fréquemment) paralysée par quelque soudaine avarie. On pourrait également, si on le préférait, compléter en quelques jours les effectifs réduits de ces deux vaisseaux, soit en demandant des matelots à l'inscription maritime, soit en empruntant des soldats à l'armée. De cette façon et sans qu'il fût nécessaire d'augmenter d'une manière sensible les crédits affectés à l'entretien de l'escadre d'évolutions dont *le budget normal* n'a cessé depuis 1840 de prévoir l'armement, on aurait le moyen d'employer, d'exercer et d'instruire, dans de véritables campagnes d'études, deux fois plus de capitaines et de lieutenants, deux fois plus d'officiers mariniers. On aurait sous la main dix-huit vaisseaux disponibles au lieu de neuf, et des cadres pour une armée de trente-six vaisseaux.

J'ai suffisamment développé ce programme; je vais essayer de le résumer en quelques mots. Je demande que, pour le matériel, nous prenions toutes

les garanties possibles d'efficacité et de disponibilité; que pour le personnel, nous ne soyons jamais exposés à manquer des sujets spéciaux que les règlements ont attribués à chacun des navires de la flotte. Point d'armée navale permanente, j'y consens; mais qu'on nous donne au moins un corps permanent de huit ou dix mille hommes d'élite, choisis dans les diverses spécialités maritimes et retenus au service par tous les avantages qu'un budget sagement réparti permettra de leur accorder. De la rapidité avec laquelle s'équipera la première escadre peut dépendre tout le succès de la première campagne, et les guerres ne comprendront pas beaucoup de campagnes aujourd'hui. L'impatience ou la sagesse des peuples en marquera bien vite le terme. Les idées pacifiques ont fait un tel chemin que je m'étonne même quelquefois du sujet qui m'occupe. Je me demande si je ne suis pas en arrière de mon siècle, si mes inquiétudes ne sont pas une injure gratuite à l'avenir; mais sans vouloir adopter les maximes attristantes d'un moraliste qui fermerait notre cœur à toutes les sympathies, je crois qu'il est toujours prudent, en politique, de traiter ses amis comme si l'on devait les avoir pour ennemis demain. Je crois surtout que pour combattre des prétentions outrées à la suprématie navale, il ne serait pas nécessaire de faire apparaître aux yeux de l'Europe le fantôme de la dictature militaire; il

faudrait seulement demander à la France un peu de cet élan et de cet enthousiasme qu'elle témoignait au début de la guerre d'Amérique. Sous le règne de Louis XVI, chacun des succès de notre marine retentissait jusqu'au cœur de nos provinces. Le combat de *la Surveillante* et du *Québec* produisit l'émotion d'une grande victoire. C'est qu'il y a, en effet, dans toute affaire maritime quelque chose qui intéresse vivement l'amour-propre des peuples. Les pavillons se mesurent sur mer en champ clos; c'est le champion d'une nation qui triomphe ou qui succombe; c'est pour Albe ou pour Rome que le sort se prononce. La France ne se montrerait pas plus froide et plus indifférente aujourd'hui qu'elle ne le fut en 1778 pour de pareils trophées. Est-ce bien là cependant le dangereux laurier qu'il lui reste à cueillir? Verrons-nous notre marine confirmer le renom dont elle jouit déjà dans des combats plus sanglants que ceux qui ont honoré le drapeau de la Restauration et celui du gouvernement de Juillet? Devons-nous lui souhaiter d'avoir à subir cette décisive épreuve d'où sortit triomphante la marine de Louis XVI? Puisse le ciel écarter des plus ardents esprits de semblables pensées! Jusqu'au dernier moment, je me plairai à croire que ce n'est pas pour cette lutte funeste que, sur les deux rives de la Manche, on entend incessamment les marteaux résonner sur l'enclume. J'aime mieux me figurer

que tant de préparatifs belliqueux et d'activité guerrière n'auront d'autre résultat que d'asseoir la paix européenne sur une plus ferme base. Mais vouloir s'assurer une amitié douteuse en faisant droit à d'injustes méfiances, vouloir la paix et restreindre de propos délibéré notre puissance maritime, ce ne serait pas rendre la guerre impossible; ce serait peut-être la rendre inévitable en laissant à l'ennemi trop de facilité pour la faire sans péril.

FIN DU DEUXIÈME ET DERNIER VOLUME.

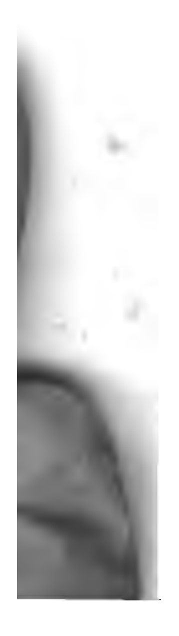


TABLE DES MATIÈRES

DU DEUXIÈME VOLUME.

FIN DE LA TABLE DU DEUXIÈME VOLUME.

PARIS. — IMPRIMERIE DE CH. LAHURE ET Cie
Rues de Fleurus, 9, et de l'Ouest, 21



